HISTOIRE DE L'AVIATION

AÉRO JOURNAL

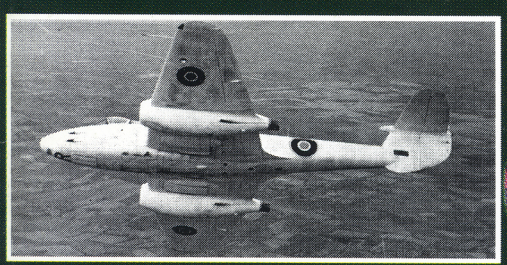
PLUS DE 50 PROFILS COULEURS

N° 1
BIMESTRIEL
JUIN-JUIL.98

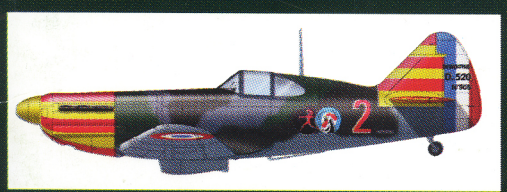
LE DOUGLAS DB-7 AU COMBAT

DOSSIER ME 262 EN OPÉRATIONS

LE METEOR 1944/45



LE GC I/1 1939 - 1942



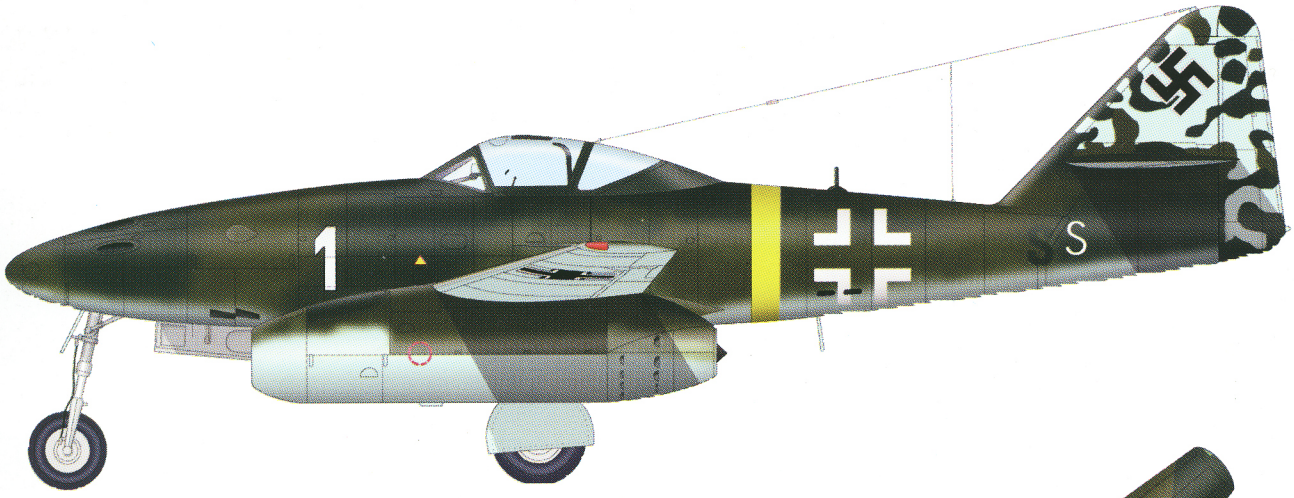
SUÈDE 1939-1945

ROBIN OLDS

LE CONCOURS DE 1911

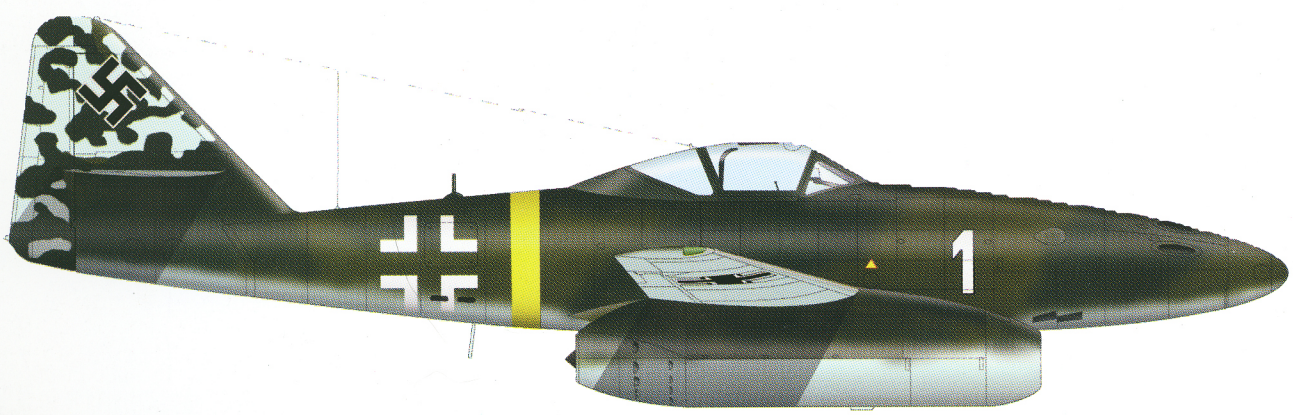
CAMOUFLAGE ET MARQUES : LES BANDES DES POTEZ 63

M 4873 - 1 - 39,00 F - RD



Vue de dessus du Me 262A-1a de la 7./KG(J) 54 (B3+BR) - Voir profil n° 4, page 8.
Les extrados des appareils de la KG(J) 54 étaient généralement peints en deux tons de gris (*Dunkergrau* 74 et *Grau* 75).

Un Me 262A-1a de l'ex-*Kommando Nowotny*, récupéré par la JV 44 et replié à Innsbruck-Hötting, début mai 1945



Pierre-André Tilley - © 04.1998

NOTAM

[NOTICE TO AIRMEN]

Le commandant de bord et son équipage vous souhaitent la bienvenue à bord du premier numéro d'*Aéro-Journal*, magazine bimestriel entièrement consacré à l'histoire de l'aviation militaire.

***Aéro-Journal* se veut un magazine différent d'abord par son ton, mais aussi par son approche, résolument orientée vers l'emploi opérationnel des avions.**

***Aéro-Journal* sera consacré en majorité à la Seconde Guerre mondiale, avec une place de choix réservée aux aviations française et allemande. Cependant, les autres périodes et les autres aviations ne seront pas négligées.**

***Aéro-Journal* est, à notre connaissance, le premier magazine au monde à offrir plus de 50 profils en couleurs, représentant une vingtaine de types d'avions différents.**

Bien que ne traitant pas directement de maquettisme, *Aéro-Journal* constitue de ce fait un complément idéal aux magazines spécialisés dans ce domaine et permettra à nos amis maquettistes de s'occuper sainement pendant les longues soirées d'hiver.

Nous inaugurons trois séries que vous retrouverez dans chacun des numéros suivants : les grands as de l'aviation, camouflage et marques et les unités de la chasse française de 1939 à 1945.

Le commandant de bord et son équipage espèrent vous retrouver bientôt sur nos lignes.

Rendez-vous le 1er août pour un numéro consacré en majeure partie à la campagne de mai - juin 1940.

CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT

PAGE 59
NOTRE CONCOURS
Gagnez un abonnement d'un an en identifiant cet appareil

AÉRO-JOURNAL N° 1 - juin/juillet 1998

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 en cours d'immatriculation au Registre du Commerce et des Sociétés d'Auch.
Commission paritaire : en cours
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : 2e trimestre 1998
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Adresse du siège social :

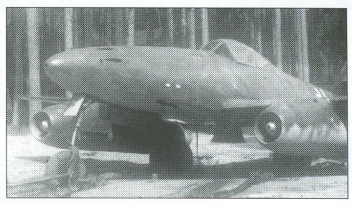
AÉRO-ÉDITIONS
32500 La Sauvetat
Tél/fax : 05.62.65.20.13 - E-mail : aerojournal@infonie.fr

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 39,oo (France) ou Euro 6,20.

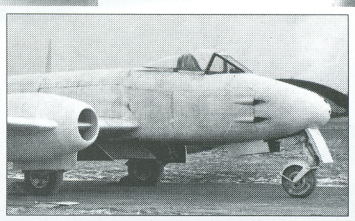
Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 Le Me 262 en opérations
Premier chasseur à réaction à connaître le baptême du feu, le Me 262 est devenu un véritable mythe. Il n'en reste pas moins que sa courte carrière a connu bien des vicissitudes.



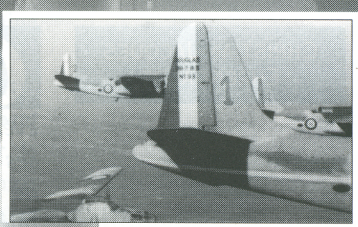
26 Le Gloster Meteor
Qui du Me 262 ou du Meteor fut le premier jet opérationnel au monde ? Débat purement académique, dans la mesure où le Meteor n'arriva véritablement au front qu'en février 1945.



30 Les as de l'aviation : Robin Olds
Dans ce premier volet d'une série consacrée aux grands as, on retrouve un pilote qui a remporté des victoires à... 22 ans d'intervalle !

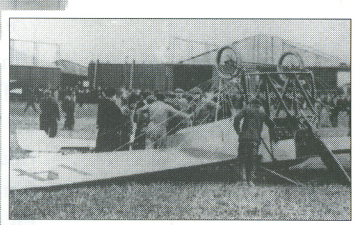
34 Le GC I/1
Cette série, qui entend survoler toutes les unités de la chasse française de 1939 à 1945, débute par le GC I/1 qui s'est illustré pendant la campagne de France.

38 Le Douglas DB-7
Le Douglas DB-7 a connu une carrière plutôt discrète au sein de l'armée de l'Air. Ce remarquable appareil s'avéra d'une étonnante fiabilité, mais, sans doute est-il arrivé trop tard pour faire valoir ses indéniables qualités.



48 Camouflage et marques
À la suite de plusieurs méprises tragiques, le 26 mai 1940, l'état-major décide de peindre des bandes blanches sur les flancs des Potez 631.

50 Le concours de 1911
Ces merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines répondent au premier cahier des charges militaire. Une initiative sans précédent qui, malheureusement, n'aura pas les retombées escomptées



54 Suède 1939 - 1945
L'aviation suèdoise a jalousement protégé la neutralité de son espace aérien. Malgré de nombreuses interceptions, il y eut peu de vrais combats aériens et... une seule victoire.

60 Faites un peu de place sur vos étagères.
Courrier des lecteurs.
Nouvelles du front.

CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT

CONSIDÉRÉ comme un chef-d'œuvre technologique, le Messerschmitt Me 262 Schwalbe (hirondelle) est entré de plain-pied dans la légende. Le mythe qui entoure le premier chasseur à réaction opérationnel au monde masque pourtant des réalités moins brillantes. Précipité par les événements dans une construction en masse sans doute prématurée, il est encore loin d'être au point et ses réacteurs constituent une source constante de graves ennuis. Pour de multiples raisons, des tactiques de combat efficaces ne sont pas mises au point avant février 1945. Le bilan des unités engagées en opérations est donc des plus mitigés. Il n'en reste pas moins que l'entrée en service du Me 262 a sérieusement ennuyé les Alliés, au point qu'ils changeront leurs priorités stratégiques pour concentrer leurs bombardements sur tout ce qui touche de près ou de loin aux avions à réaction.

Prise en décembre 1943, la décision de créer une unité d'évaluation opérationnelle sur Me 262 n'est traduite dans les faits que le 6 mai 1944. À cette date, les 8./ZG 26 (*Oberleutnant* Hans-Günther Müller, à Leipheim-bei-Ulm) et 9./ZG 26 (*Oberleutnant* Paul Bley, à Schwäbisch Hall) abandonnent la défense du Reich et leurs Bf 110G-2. En tout 14 pilotes suivent leur ancien *Kommandeur*, le *Hauptmann* Werner Thierfelder, à qui vient d'être confié le commandement de l'*Erprobungskommando* 262 à Lechfeld. En fait, les choses sont un peu plus compliquées que cela, puisque le *Kommando* est rattaché administrativement au III./ZG 26 (dont Thierfelder est également *Kommandeur*), groupe qui n'existe plus que sur le papier, puisque sa dernière escadrille, la 7./ZG 26 fusionne le 12 juin avec le II./ZG 1 à Wels.

ÉVALUATION OPÉRATIONNELLE

Le 2 juin 1944, la composition de l'EKdo 262 est la suivante :

Kommandeur	Hpt Thierfelder
Adjudant	Oblt Wegmann
Major b. Stab	Maj Neumayer
TO	Hpt Kiefer
NO	Oblt Kauffmann
Fl.Führer	Hpt Geyer
	Oblt Bley, Leitner, Müller, Wegmann
	Lt Schreiber, Weber
	Ofw Göbel, Recker, Strathmann
	Fw Herlitzius
	Uffz Flachs

Pourquoi avoir choisi le III./ZG 26 ? Deux raisons essentielles ont présidé à ce choix. D'une part, ce groupe est composé de pilotes chevronnés sur bimoteurs, d'autre part depuis le début de l'année 1944, il a enregistré la perte de pas moins de 43 membres d'équipage et se trouve donc réduit à sa plus simple expression au moment où il est décidé d'en faire le noyau de l'escadrille d'évaluation du Me 262.

Équipé d'une douzaine d'appareils, l'EKdo doit faire face à deux coups durs dès les premières semaines de son existence. Le premier est la décision unilatérale de Hitler

LE ME 262 EN OPÉRATIONS

Une hirondelle ne fait pas le printemps

de transformer le Me 262 en chasseur-bombardier, dont les répercussions se font sentir sur l'escadrille fin mai : les *Oberleutnante* Müller et Bley sont affectés comme pilotes d'usines, l'un à Leipheim, l'autre à Schwäbisch Hall, deux pilotes sont transférés au centre d'essais en vol de Lechfeld et au moins quatre autres retrouvent le III./ZG 26 en cours de reconstitution (futur III./JG 6). Second coup dur, le 18 juillet, l'EKdo perd son commandant dès sa première sortie offensive. Selon la version officielle, le *Hauptmann* Thierfelder entre en contact avec une quinzaine de chasseurs ennemis et est abattu près de Kaufering. Toutefois, selon certains témoins (en particulier le Dr. Preußker, médecin du groupe), Thierfelder aurait été victime d'ennuis mécaniques. Le *Major* Hans Neumayer le remplace à la tête de l'EKdo 262.

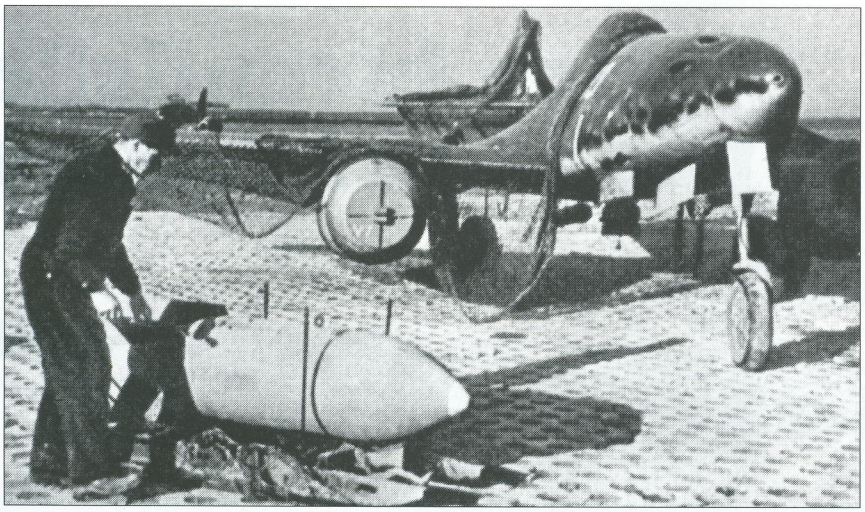
PREMIÈRES VICTOIRES

Le 26 juillet, le *Kommando* enregistre enfin son premier succès. Le *Leutnant* Alfred Schreiber revendique un Mosquito au-dessus des Alpes bavaroises. Cet appareil, appartenant au N° 544 *Squadron*, réussit à rejoindre l'Italie pour s'écraser sur la piste de Fermo. Schreiber récidive le 2 août, cette fois contre un Spitfire de reconnaissance à haute altitude. Le 5 août, l'EKdo 262 est l'objet d'un nouveau remaniement. Neumayer est muté au JGr.10 à Parchim et est remplacé par le *Hauptmann* Horst Geyer à la tête du *Kommando*. Tout ceci n'engendre pas la sérénité à Lechfeld, où la dotation en matériel reste bien inférieure aux prévisions, en raison d'une part du ralentissement des livraisons d'avions neufs (priorité étant accordée aux chasseurs-bombardiers), d'autre part des attaques répétées de la chasse américaine qui détruit une douzaine d'appareils au sol, dont cinq à Lechfeld le 29 juillet.

L'EKdo 262 remporte cinq nouvelles victoires en août (1) : deux le 15 (un Mosquito au Ammersee par le *Leutnant* Joachim Weber et un B-17 près de Stuttgart par le *Feldwebel* Helmut Lennartz), une le 24 (un F-4 Lightning près de Lechfeld par l'*Oberfeldwebel* Helmut Baudach) et deux le 26 (un Spitfire par le *Leutnant* Alfred Schreiber et un Mosquito par l'*Oberfeldwebel* Helmut Recker). Trois nouveaux avions alliés enrichissent le tableau de chasse de l'EKdo 262 début septembre, un Spitfire le 5 (*Leutnant* Alfred Schreiber), un Mosquito le 6 (*Oberfeldwebel* Huber Göbel) et un P-51 (F-6 ?) le 12 (*Oberfeldwebel* Helmut Baudach).

Pendant ce temps, le 21 août, une partie de l'ex-8./ZG 26, sous les ordres de l'*Oberleutnant* Hans-Günther Müller, a fait mouvement de Lechfeld sur Lärz pour y être engagée contre les avions de reconnaissance alliés opérant à haute altitude. Employé dans des conditions matérielles difficiles (pas de contrôle au sol, absence d'installations techniques spécialisées), le détachement ne brille pas par son efficacité, mais parvient néanmoins à abattre deux Mosquito, tous deux crédités au *Leutnant* Joachim Weber les 14 et 18 septembre. Le 20 septembre, l'*Oberleutnant* Günther Wegmann reçoit l'ordre de conduire un nouveau détachement sur le terrain d'Erfurt-Bindersleben.

Au moment où il disparaît, le 26 septembre 1944, l'EKdo 262 se trouve donc éclaté sur quatre bases différentes, dont certaines sont manifestement inadaptées à l'emploi et la maintenance d'un appareil nouveau faisant appel à une technologie avancée. La production ayant été réservée en



Deuxième appareil de présérie, le V7 (Wk.Nr. 130002 - VI+AB) fut équipé de lance-bombes. L'appareil fut détruit accidentellement à Lechfeld, le 19 mai 1944. (Archives A-J., DR)

priorité aux unités de bombardement, le *Kommando* n'a jamais disposé d'un nombre d'avions suffisant pour assurer une formation complète à tous ses pilotes. Le Me 262 souffre encore de nombreuses maladies infantiles qui ont entraîné un faible taux de disponibilité, sans parler des accidents, dus pour la plupart aux conséquences d'un retour de flammes suivant l'arrêt d'un réacteur en vol. De ce fait, les tactiques de combat n'ont pas eu le temps d'être rodées.

UN BOMBARDIER « SUPER-RAPIDE »

Le 23 mai 1944, le *Geschwaderstab* et le premier groupe de la KG 51, conduits par l'*Oberst* Wolf-Dietrich Meister, établissent leurs nouveaux quartiers à Lechfeld. Cette escadre, qui ne compte alors que deux groupes opérationnels, était engagée avec ses Me 410 en partie dans la défense du Reich et en partie dans des raids nocturnes au-dessus de l'Angleterre. Elle est la première retenue pour recevoir le nouveau chasseur-bombardier à réaction.

À cet égard, il peut être utile d'ouvrir ici une parenthèse. Contrairement à une idée communément répandue, Hitler n'a jamais ordonné la transformation du Me 262 en bombardier pur. William Green (2) cite les propres termes du R*eichsmarshall* Göring, lors d'une conférence le 29 mai 1944 : « *Afin d'éviter toute confusion, je suggère que nous l'appelions* «bombardier super-rapide» *plutôt que chasseur-bombardier. De ce fait, le développement de cet appareil sera confié au* General der Kampfflieger *(général commandant les bombardiers). Ce n'est pas que notre Führer exige que ce nouvel appareil soit seulement utilisé comme bombardier. Au contraire, il est parfaitement au courant de son potentiel comme avion de chasse. Cependant, il demande que tous ceux actuellement en cours de production sortent comme bombardiers super-rapides jusqu'à nouvel ordre* ». On a longtemps imputé l'entrée tardive du Me 262 en opérations à la nécessité de le transformer en bombardier. En fait, la modification, moins complexe qu'on le croit, a été envisagée depuis longtemps par le *Professor* Willy Messerschmitt. D'autres aspects ont entraîné ce retard bien davantage que la lubie d'Hitler. Le nickel et le chrome, indispensables à la fabrication des ailettes des turbines, sont des denrées rares au printemps 1944. En outre, Junkers ne parvient pas à mettre au point son réacteur Jumo 004B et livre les propulseurs au compte-gouttes. En juin 1944, seulement 28 appareils de série ont été pris en compte par la Luftwaffe. Refermons cette parenthèse en signalant que, sur l'insistance de son entourage, Hitler finira par autoriser la fabrication du Me 262 comme chasseur le 4 novembre 1944, non sans exiger toutefois que les appareils puissent être équipés d'une bombe *en cas de nécessité*. Inutile de préciser que personne n'en verra jamais la moindre nécessité.

Les pilotes de la KG 51 découvrent avec angoisse que le Me 262 n'a pas été conçu pour le bombardement. Il ne dispose d'aucun équipement spécifique et les pilotes doivent viser avec le collimateur de tir. Les râteliers à bombes fonctionnent de manière aléatoire et, en piqué, il est à peu près impossible de lancer les bombes. Le train manifeste quelques faiblesses au roulage lorsque les bombes sont chargées. Par ailleurs, Hitler, qui se mêle de tout, interdit tout piqué à une vitesse supérieure à 850 km/h et tout survol des lignes ennemies en dessous de 4 000 mètres, afin qu'aucun appareil ne soit abattu par la DCA et tombe entre les mains des Alliés. Néanmoins, la formation va bon train et à la mi-juillet, la KG 51 est prête à engager un détachement au-dessus de l'Angleterre.

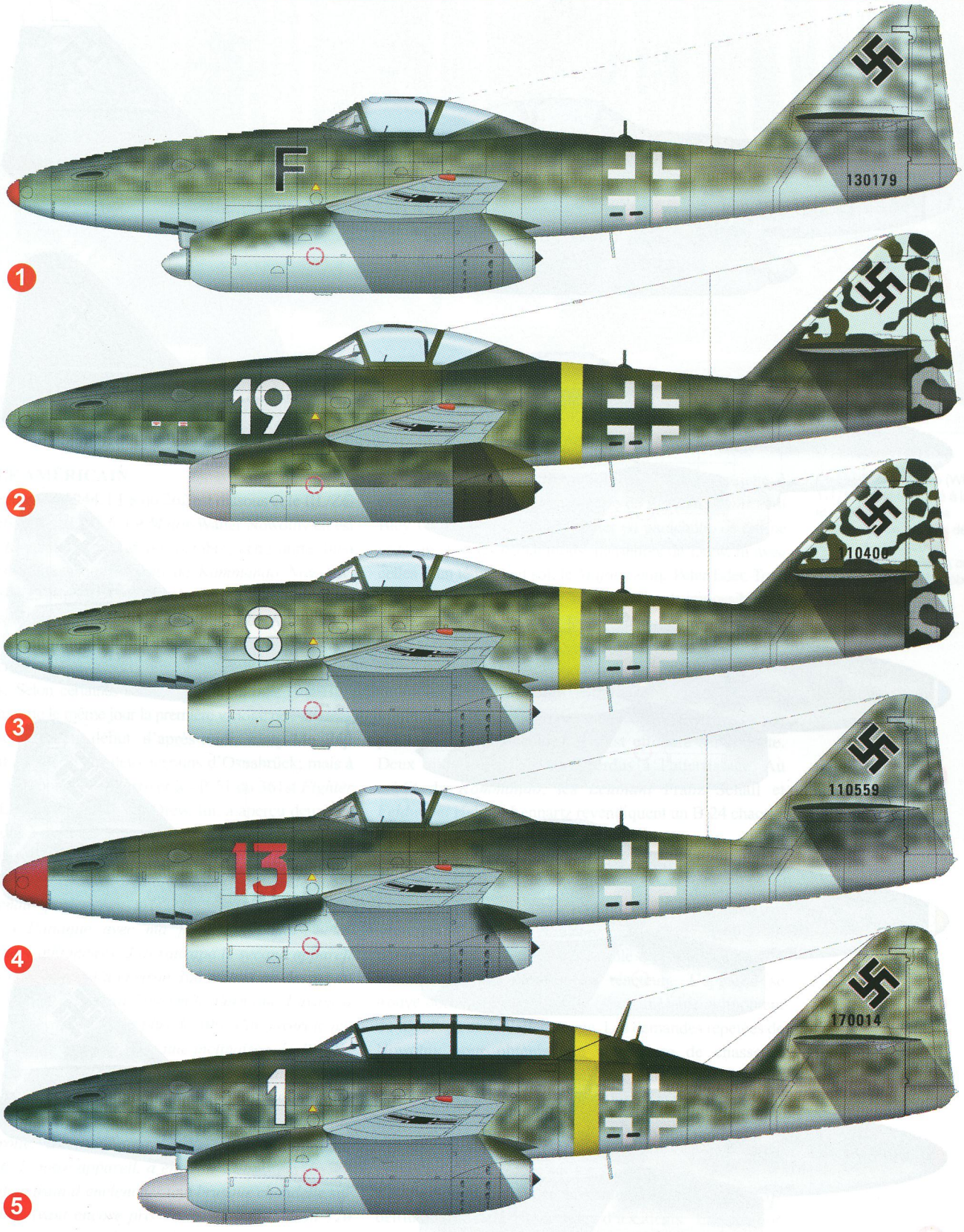
MISSIONS SUR LA SEINE

Le 20 juillet, 9 Me 262A-2a appartenant au *Kommando Schenck* ou *Kommando Edelweiß* se posent à Châteaudun. Placé sous les ordres du *Major* Wolfgang Schenck, ce détachement se compose de 12 pilotes provenant pour la plupart de la 3./KG 51. À cette date, le débarquement a déjà eu lieu et il est trop tard pour initier des opérations au-dessus de l'Angleterre, d'autant que la rapide progression des troupes alliées contraint l'unité à déménager à plusieurs reprises avant même sa première mission. Passant par Etampes et Creil, il se retrouve le 22 août à Juvincourt, près de Reims, avec seulement cinq appareils, les autres s'étant égarés ou ayant été victimes d'avaries. Les premières sorties sont effectuées les jours suivants avec pour cibles les voies de communication sur la Seine de chaque côté de Paris. Le 28 août, l'unité quitte précipitamment Juvincourt, menacé par les avant-gardes alliées, et se réfugie à Ath, en Belgique.

Le 28 août voit la première perte du détachement. Le *Feldwebel* « Ronny » Lauer est surpris par quatre P-47 du 82nd *Fighter Squadron* (78th *Fighter Group*) près de Bruxelles et contraint à se poser en catastrophe. Lauer parvient à évacuer l'épave avant le début d'incendie. La victoire est partagée entre le *Major* J. Myers et le *Lieutenant* M.D. Croy. Deux jours plus tard, le *Kommando* gagne Volkel et, après quelques missions au-dessus du canal Albert, rejoint Rheine-Hopsten le 5 septembre. Le *Kommando* est alors incorporé au I./KG 51 du *Major* Heinz Unrau, tandis que le II./KG 51 du *Major* Herbert Voß arrive à Schwäbisch Hall pour commencer sa transformation sur Me 262.

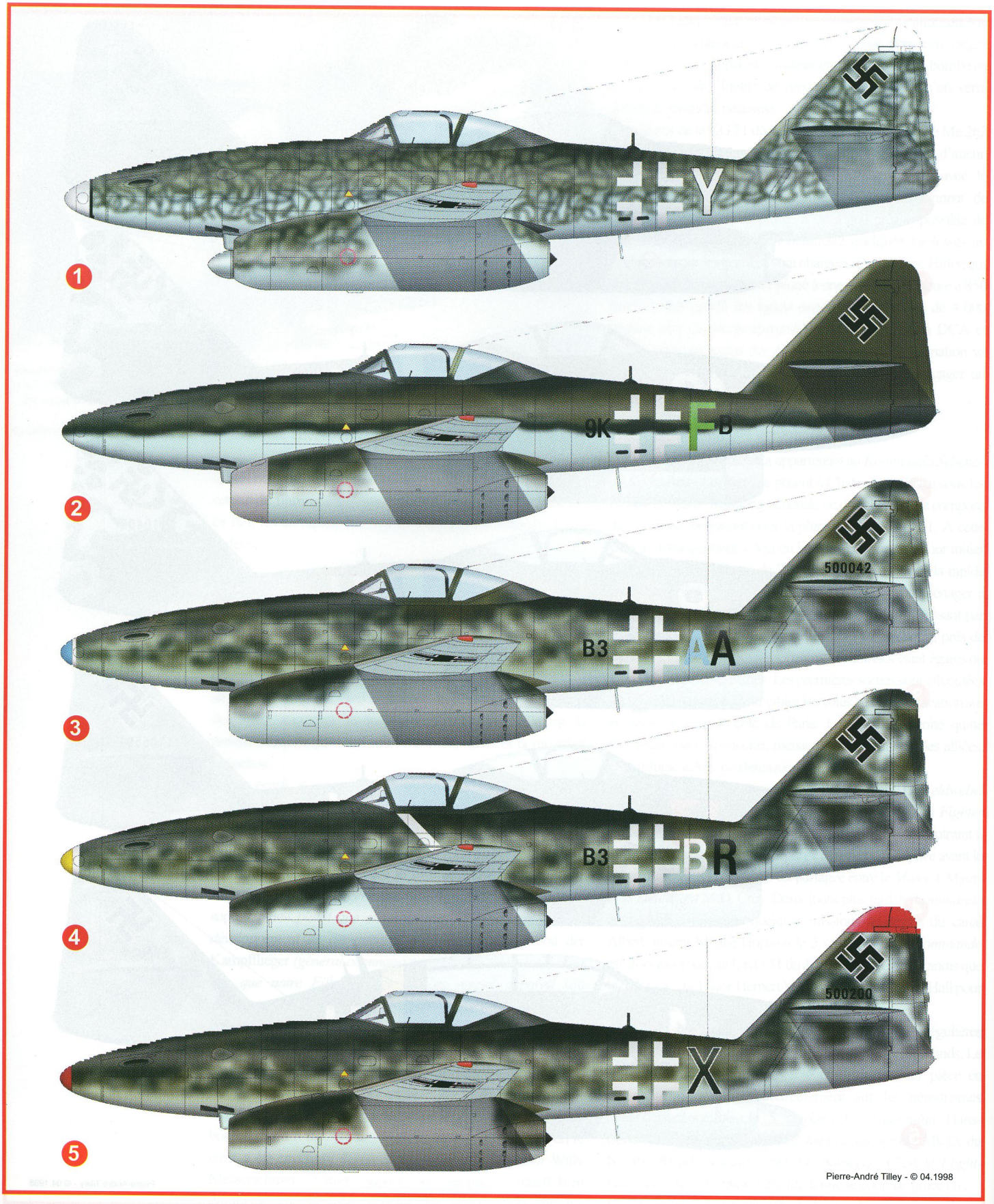
À partir de septembre, les Alliés lancent des offensives régulières contre les terrains qui abritent les avions à réaction allemands. Le I./KG 51 tente de leur rendre la monnaie de leur pièce en effectuant des raids de harcèlement sur les aérodromes hollandais. Toutefois, le 5 octobre, le *Hauptmann* Hans-Christoph Buttmann est abattu et tué par des Spitfire Mk.IX du N° 401 RCAF *Squadron* près de Nimègue. C'est le *Flight-Lieutenant* Tex Davenport qui lui donne le coup de grâce (3) : « *J'ai fini par me rapprocher de lui par l'arrière jusqu'à une distance de 240 mètres et j'ai vidé mes chargeurs en dix à douze secondes. J'ai noté des coups au but dans les moteurs et dans le fuselage. L'avion était déjà en feu. Le pilote paraissait indemne et se battait avec courage. Lorsqu'il se rendit compte que l'issue du combat était inéluctable, il tenta de percuter* Red 1 *(*Squadron-Leader *Roy Smith) avant que sa machine ne se disloque* ».

Second pre-series machine, the V7 (Wk.Nr. 130002, VI+AB) crashed at Lechfeld on May 19, 1944.



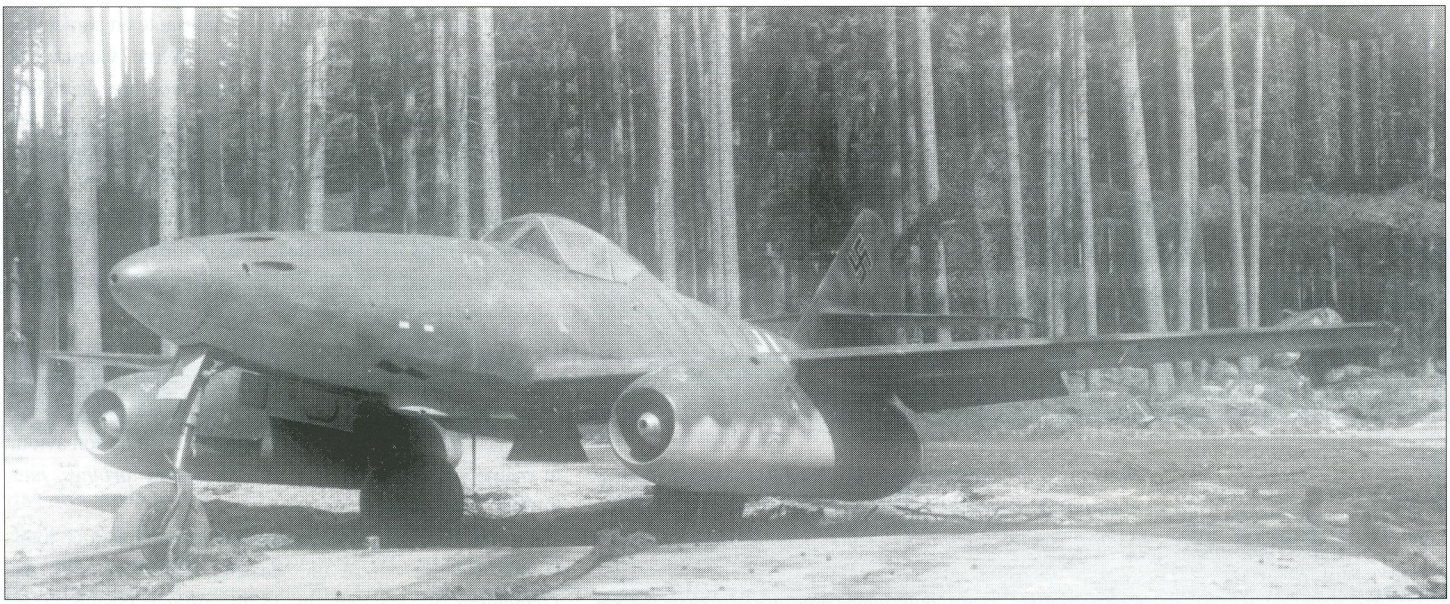
Pierre-André Tilley - © 04.1998

1 – Un Me 262A-2a (130179) du *Kommando Schenck* (3./KG 51) à Lechfeld, été 1944.
2 – Un Me 262A-1a du III./EJG 2 portant les marques typiques du *Kommando Nowotny*. Vu la similitude frappante du camouflage de la queue des appareils de cette unité, il est vraisemblable qu'il a été appliqué au pochoir. Les spécialistes de la question penchent pour des taches RLM 82 sur une base de RLM 76. En raison de la présence de nombreux panneaux de teinte différente, on sent que l'appareil a « vécu ».
3 – Le Me 262A-1a (110400) dans lequel le *Major* Walter Nowotny a été abattu. Faute de photo de cet appareil, il ne s'agit que d'une reconstitution.
4 – Le Me 262A-1a (110559) censé avoir été piloté par l'*Oberstleutnant* Heinz Bär quand il commandait le III./EJG 2.
5 – Un Me 262B-1a (170014) de la III./EJG 2 à Lechfeld, en décembre 1944.



Pierre-André Tilley - © 04.1998

1 – Un Me 262A-2a de la 1./KG 51, à Achmer, hiver 1944/45. La position du « Y » du côté gauche reste à déterminer avec exactitude (en avant ou en arrière de la croix).
2 – Un Me 262A-2a du *Stab* I./KG 51 replié de Saaz dans les dernières heures de la guerre et posé par son pilote, l'*Oberleutnant* Wilhlem Batel, dans un champ proche de la ferme familiale à côté de Pommoißel.
3 – Le Me 262A-1a (500042) à bord duquel a été abattu l'*Oberstleutnant* Volprecht Riedesel Freiherr von und zu Eisenbach, *Kommodore* de la KG(J) 54, le 9 février 1945. Faute de documents photographiques, la planche n'est qu'une reconstitution. Affectés à la chasse tout-temps, les Me 262 de la KG(J) 54 portaient un camouflage en zigzags de deux tons de gris (*Dunkelgrau* 74 et *Grau* 75) sur les extrados.
4 – Le Me 262A-1a habituellement confié à l'*Oberfeldwebel* Friedrich Gentzsch, instructeur à la 7./KG(J) 54, Neuburg-an-der Donau, mars 1945.
5 – Le Me 262A-2a (Wk.Nr. 500200) apparenant à la 2./KG 51 (« X » noir), posé à Faßberg, le 8 mai 1945, par le *Fahnenjunker-Oberfeldwebel* Hans Fröhlig de la JV 44.



Ce Me 262A-1a/Jabo (Wk.Nr. 111755) s'est retrouvé à la JV 44 et a été capturé par les Américains en bordure de l'autoroute entre Münich et Holzkirchen. Il porte un camouflage de style tardif (probablement RLM 83).
(Archives J. Mutin)

DOUBLÉ AMÉRICAIN

Le 26 septembre 1944, l'EKdo 262 est dissous et le III./ZG 26 est rebaptisé III./JG 6. Le *Major* Walter Nowotny en est nommé *Kommandeur* et, début octobre, cette unité, bien vite plus connue sous le nom de *Kommando Nowotny*, répartit ses 23 Me 262A entre Achmer et Hesepe, dans les environs d'Osnabrück. Le 3 octobre, le *Kommando* déplore son premier tué, l'*Oberleutnant* Alfred Teumer, qui s'écrase à l'atterrissage à la suite d'un retour de flammes. Selon certaines sources, l'*Oberleutnant* Paul Bley aurait remporté le même jour la première victoire de l'unité.

Le 7 octobre, en début d'après-midi, cinq Me 262 décollent sur alerte des deux terrains d'Osnabrück; mais à Achmer, personne n'a vu arriver les P-51 du 361st *Fighter Group*. Le *Lieutenant* Urban Drew, lui, a aperçu deux des trois avions à réaction qui se préparent à prendre l'air (3) :

« *Le premier appareil se trouvait sur la piste est-ouest, prêt à décoller, le second était en train de virer derrière. J'ai attendu qu'ils aient pris l'air tous les deux pour plonger à l'attaque avec ma formation depuis notre altitude de 4 600 mètres. J'ai rattrapé le second appareil alors qu'il se trouvait à environ 300 mètres au-dessus du sol. Ma vitesse atteignait 700 km/h alors que l'avion à réaction ne devait pas faire plus de 300. J'ai ouvert le feu à 360 mètres de distance avec une inclinaison de 30°. En m'approchant un peu plus, j'ai noté des coups au but dans les ailes et dans le fuselage et, quand je l'ai survolé, j'ai remarqué des flammes qui jaillissaient à l'emplanture de l'aile droite. En me retournant, j'ai vu une violente explosion. L'autre appareil, à environ 450 mètres devant moi, était en train d'enclencher une brusque chandelle sur sa gauche. Ayant encore pris de la vitesse, environ 720 km/h, je dus tirer sur le manche pour rester dans son sillage. J'ouvris le feu à un angle de 60° à une distance de 270 mètres. La rafale atteignit l'empennage de l'appareil ennemi. J'ai un peu redressé et j'ai observé d'autres obus pénétrer en avant du poste de pilotage. À cet instant, la verrière s'est détachée en deux morceaux, l'appareil a basculé et est parti en vrille à plat avant de passer sur le dos et percuter le sol à un angle de 60°* ».

Le *Leutnant* Kobert, à bord du premier Me 262, est tué. L'identité de la seconde victime de Drew est sujette à controverse. On a longtemps parlé de l'*Oberleutnant* Paul Bley. Or, celui-ci a réussi à sauter en parachute, ce qui ne cadre ni avec les déclarations ultérieures de Drew, ni avec celles d'un témoin au sol, le *Major* Georg-Peter Eder. Tous deux estiment qu'il était matériellement impossible au pilote d'évacuer l'appareil. Dans ces conditions, la seconde victime de Drew pourrait être un certain *Hauptmann* Arnold. Mais alors, les circonstances dans lesquelles Paul Bley a été abattu restent un mystère.

Le troisième appareil n'a pas pu décoller; les pneus crevés par les balles américaines, il s'est effondré sur la piste. Deux autres appareils sont perdus à l'atterrissage. Au crédit du *Kommando*, les *Leutnant* Franz Schall et *Feldwebel* Helmut Lennartz revendiquent un B-24 chacun, une bien maigre compensation.

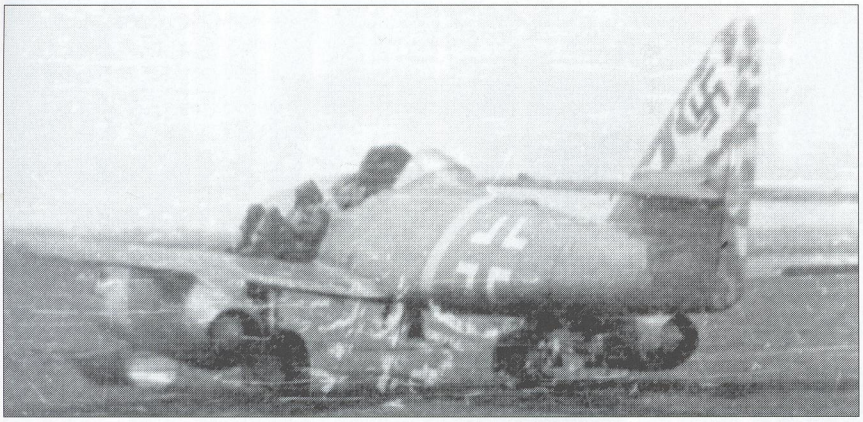
LA FAILLITE DU *KOMMANDO*

Ce tragique incident survenu le jour même de la première sortie du *Kommando Nowotny* met en lumière le point faible du Me 262 : il est impossible au pilote d'accélérer brutalement sans étouffer les réacteurs. L'appareil se trouve donc dans une position très vulnérable au moment du décollage et de l'atterrissage. Les demandes répétées de Nowotny pour obtenir une couverture de chasseurs conventionnels lors de ces délicates manœuvres finissent par aboutir. Quelques jours plus tard, le III./JG 54 du *Hauptmann* Weiss, nouvellement équipé en Fw 190D-9, est assigné à la défense des terrains d'Osnabrück, tandis que la *flak* est renforcée sur les axes des pistes.

Entre le 4 et le 13 octobre, le *Kommando* perd dix Me 262 détruits ou avariés à la suite d'accidents. La situation émeut le haut-commandement (4) :

« *Le* Kommando Nowotny *est opérationnel depuis le 3 octobre 1944. Entre cette date et le 24 octobre, il a effectué des sorties à trois reprises. L'inspecteur de la Chasse de jour, l'*Oberst *Trautloft, se trouvait sur la base le premier jour et a consenti d'énormes efforts personnels pour assurer le succès des premières missions du Me 262. Il a pris soin de transférer des pilotes de chasse confirmés pour former le noyau de cette unité. Le commandant*

This Me 262A-1a/Jabo (Wk.Nr. 111755) of JV 44 was captured by US troops near the highway between Münich and Holzkirchen. It bore a late-war style camouflage scheme (RLM 83).



Top and bottom :
An ex-Kommando Nowotny machine that can be easily identified by its typical camouflage scheme. It was handed over to JV 44 and abandonned at Münich-Riem. The hard-edged blotches on the fin and rudder were in RLM 82 over a coat of RLM 76. It is likely that this mottle followed a specific pattern, since all Kommando Nowotny machines appear to bear the same scheme.

Opposite page, top :
This Me 262A-1a (500079) bears the code F1+DA of the Arado 234-equiped Stab/KG 76. It was captured at Giebelstadt and shows the typical markings of its previous unit, KG 51.

Opposite page, middle :
A Me 262A-2a of 2./KG 51 at Rheine in October 1944. The individual letter is red, outlined in white, as is the nose of the aircraft.

Opposite page, bottom :
A Me 262A-1a (111620) of 7./KG(J) 54 at Neuburg-an-der Donau in February 1945. The code is B3+GR, with a white individual letter.

Ci-dessus et ci-dessous : un ancien appareil du *Kommando Nowotny*, facilement reconnaissable à son camouflage si particulier, récupéré par la JV 44 et abandonné sur le terrain de Münich-Riem. On note la bande jaune autour du fuselage. Les taches aux démarcations régulières étaient peintes en RLM 82 sur un fond RLM 76. (Archives J.V. Crow)

Nowotny a été un excellent pilote sur le front Est, mais il n'est pas assez familiarisé avec la situation à l'Ouest et, à 23 ans, n'a pas l'étoffe suffisante pour garantir le succès de cette opération vitale ».

Contrairement à ce que cette note sévère peut laisser supposer, la faillite du *Kommando* n'est pas entièrement imputable à ses membres ou à son chef. Malgré la tendance qui prévaut au sein des cercles supérieurs de la Luftwaffe de le considérer comme un appareil ordinaire, le Me 262 est une machine délicate et fragile qui aurait nécessité une instruction théorique et pratique beaucoup plus poussée, tant pour les pilotes que pour le personnel de maintenance. La plupart des pilotes ont été déclarés opérationnels après seulement trois vols d'instruction. En fait, l'appareil a été lancé sans aucune planification ni aucune coordination des efforts, aussi bien sur le plan industriel que sur le plan militaire. L'implication personnelle de Trautloft et l'énergie et la bonne volonté de Nowotny n'y pourront rien changer. Mais, le pire reste à venir.

LA MORT DE NOWOTNY

Entre le 28 octobre et le 7 novembre, le *Kommando* enregistre 12 victoires, mais perd trois pilotes tués, dont *l'Oberleutnant Paul* Bley, qui percute un obstacle au décollage le 28 octobre. Trois appareils sont abattus par la chasse alliée.

Le 8 novembre, en fin de matinée, interceptant un raid américain à l'aller, l'*Oberleutnant* Günther Wegmann abat un P-47 et le *Leutnant* Franz Schall un P-51. Lorsque les avions américains repassent dans l'autre sens, en début d'après-midi, seuls deux Me 262 peuvent décoller, celui du *Major* Walter Nowotny et celui de Schall. Ce dernier descend deux P-51 avant d'être victime du *Lieutenant* J. Kenney du 357th *Fighter Group*; Schall saute en parachute. Nowotny revendique un B-24 (sa 258ème victoire) et probablement un P-51, mais la suite sombre dans une certaine confusion. Les témoins au sol, parmi lesquels les *Generalleutnante* Galland et Keller (5) venus rendre visite au *Kommando*, voient son Me 262 piquer vers le sol. Nowotny éjecte sa verrière et son parachute se déplie à l'extérieur de l'habitacle, mais il ne saute pas. Une colline masque la chute finale de l'appareil qui explose au sol (ou près du sol) non loin d'Achmer.

De nombreuses hypothèses ont été avancées et les témoignages sont tous discordants. Les dernières phrases de Nowotny lui-même sont ambiguës : « *Je suis touché !* », sans que l'on puisse savoir s'il s'agit de lui ou de son avion, ni même par quoi, puis : « *M..., m..., mes turbines, mes turbines – oh ! mon Dieu !* ».

Pas moins de cinq pilotes américains revendiquent ce jour-là une victoire contre un Me 262. Parmi ceux-ci, les *Lieutenants* R. Haydon du 357th *Fighter Group* et E. Fiebelkorn du 20th *Fighter Group* reçoivent le crédit d'une demi-victoire chacun dans le secteur du lac Dümmer – sans avoir tiré un seul obus ! « *Le Me 262 bascula vers le haut, passa sur le dos et plongea à 30 mètres devant moi. Je me trouvais moi-même à 15 mètres du sol. Je n'ai vu aucun parachute* », dira Haydon au retour.

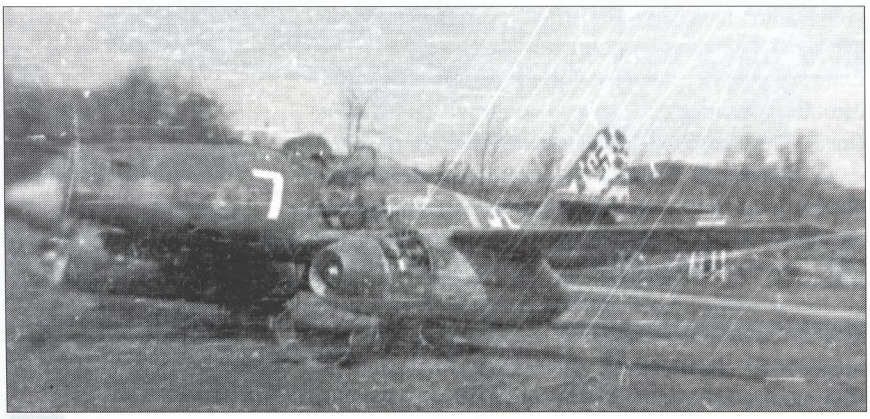
Cependant, le postulant le plus sérieux reste le *Lieutenant* Richard W. Stevens, du 364th *Fighter Group*, qui a attaqué un « jet » à 12h45 et l'a suivi jusqu'au-dessus de son terrain. En raison de la violente réaction de la *flak*, ni Stevens ni son ailier ne se sont attardés et aucun des deux n'a vu le Me 262 percuter le sol. Toutefois, beaucoup de détails notés par Stevens concordent avec les observations des témoins allemands.

Cette perte, durement ressentie au sein de la Luftwaffe, sonne le glas du *Kommando*, qui présente, il faut l'avouer, un bilan plutôt négatif : 18 victoires confirmées pour la perte de 26 avions, dont seulement 8 du fait de l'ennemi.

NAISSANCE DE LA JG 7

Le *Major* Georg-Peter Eder succède à Nowotny, mais pour peu de temps. Quelques jours plus tard, le *Kommando* est rappelé à Lechfeld pour y être dissous. Afin d'y recevoir une instruction complémentaire, son personnel est confié au nouveau III./EJG 2 (6), commandé par le *Hauptmann* Horst Geyer. Celui-ci est remplacé par l'*Oberstleutnant* Heinz Bär peu après le 1er janvier 1945. Une quarantaine de victoires seront créditées à ce groupe, dont au moins 13 à son seul *Kommandeur*. Selon certaines sources, non confirmées, Heinz Bär aurait obtenu l'une de ses victoires à bord du prototype du Me 262C-1a *Heimatschützer I* (littéralement, protecteur de la patrie); cet appareil (V186) est équipé d'un moteur-fusée Walter dans le fuselage arrière, lui permettant d'atteindre l'altitude de 10 500 mètres en seulement 4 mn 30, départ arrêté !

Le 19 novembre 1944, le personnel du *Kommando Nowotny* (III./JG 6, sur le plan administratif) est incorporé à un nouveau groupe, le III./JG 7. Créée en août et commandée par l'*Oberst* Johannes Steinhoff, cette escadre n'a jamais pu atteindre une dotation suffisante en Bf 109G-14 pour être engagée. Le *Major* Erich Hohagen prend en charge le nouveau troisième groupe qui, renforcé



par des équipages de l'ex-KG 1 récemment dissoute, ne dispose que de 11 Me 262A fin novembre. Mouillés dans la fameuse « révolte des *Kommodores* », conduite par Adolf Galland à l'encontre du *Reichsmarschall*, Steinhoff et Hohagen sont destitués de leur commandement fin décembre et remplacés respectivement par les *Major* Theodor Weißenberger et Rudolf Sinner.

Début janvier 1945, après une instruction plus poussée, le groupe a atteint sa dotation théorique de 40 pilotes et ses trois escadrilles sont envoyées sur leur terrain opérationnel : 9./JG 7 (*Major* Georg-Peter Eder) à Parchim, 10./JG 7 (*Oberleutnant* Franz Schall) à Oranienburg et 11./JG 7 (*Leutnant* Joachim Weber) à Brandenburg-Briest. Toutefois, le groupe n'a pas attendu le mois de janvier pour en découdre avec l'ennemi. Plusieurs victoires sont remportées en décembre, dont trois Mosquito crédités au seul *Leutnant* Joachim Weber, qui lui valent la Croix de Fer et une remarque cynique de la part de Hermann Göring : « *Un fait remarquable pour un zinc dont les moteurs s'arrêtent à 6 000 mètres et qui se désagrège à 750 km/h* ».

Cependant, le III./JG 7 n'a encore qu'une valeur opérationnelle très théorique. Les pannes demeurent fréquentes sur ces appareils de haute technologie fabriquées dans des conditions délicates par des ouvriers plus ou moins spécialisés. Les pièces détachées sont livrées au compte-gouttes et le taux de disponibilité dépasse rarement 65%. Les tactiques de combat ne sont pas adaptées au potentiel du Me 262. Souvent animés par un désir de revanche, les pilotes cherchent davantage à engager le combat avec les chasseurs américains; or, ceux-ci n'ont pas toujours le dessous face à des pilotes allemands dont la formation reste souvent insuffisante. C'est Adolf Hitler en personne qui va mettre de l'ordre dans la maison en exigeant que les Me 262 se concentrent sur les bombardiers. Il faut donc attendre début février 1945 pour que le Me 262 connaisse enfin une véritable efficacité au combat.

Fin novembre 1944, le I./JG 7 est mis sur pied sous les ordres du *Major* Theodor Weißenberger qui, nommé *Kommodore* de la JG 7 le 1er janvier 1945, cèdera alors son commandement au *Major* Desdorffer. L'unité se déplace à Kaltenkirchen, près de Hambourg, le 9 février 1945, mais connaît une longue période de gestation en raison de la priorité accordée au III./JG 7 pour la réception des avions neufs. Le 10 février, le I./JG 7 ne dispose que de douze

appareils et ne sera réellement opérationnel que le 1er mars, avec 36 appareils, sur la base de Brandenburg-Briest.

Faute d'appareils en nombre suffisant, le II./JG 7 ne voit le jour que le 12 février 1945, à partir d'éléments provenant du IV./JG 54. Il est commandé par le *Major* Hermann Staiger, probablement remplacé peu de temps plus tard par le *Hauptmann* Burkhard. Éclaté entre plusieurs terrains, dont Brandenburg-Briest et Parchim, ce groupe n'atteindra jamais une dotation suffisante pour être engagé en combat et sera ultérieurement regroupé avec le reste de la JG 7 à Prague-Ruzyne à partir du 20 avril 1945.

On peut aussi signaler la création d'un IV.(*Erg.*)/JG 7, formé à partir d'éléments du III./JG 2, vraisemblablement après le départ de l'*Oberstleutnant* Heinz Bär, le 23 avril. Cette unité « supplémentaire » est chargée de l'instruction des pilotes en faveur des trois autres groupes, mais compte-tenu de l'urgence, elle participe à des missions défensives au-dessus de sa base de Lechfeld. Le *Leutnant* Bruno Mischkot est censé avoir remporté cinq victoires avec cette unité.

Deux patrouilles d'auto-défense des usines, les *Industrie-Schutzschwärme* 1 et 2 (7), créees le 2 janvier 1945 avec 5 Me 262 chacune et les pilotes d'essai de la firme sur les terrains de Landshut et de Memmingen, sont dissoutes le 5 février et incorporées au I./JG 7.

En haut :
ce Me 262A-1a (500079) porte le code F1+DA qui est celui du *Stab* de la KG 76, escadre équipée en Arado 234. Il a été capturé à Giebelstadt et porte les décorations typiques de son ancienne unité, la KG 51.

Au milieu :
un Me 262A-2a de la 2./KG 51 sur le terrain de Rheine, en octobre 1944. La lettre individuelle est rouge, soulignée en blanc, comme l'extrémité de la pointe avant. (Archives von Lutz)

En bas :
un Me 262A-1a (111620) de la 7./KG(J) 54 capturé à Neuburg-an-der Donau en février 1945. Il porte le code B3+GR (la lettre individuelle est blanche). (Archives von Lutz)

Some historians claim that this Me 262A-1a (501232) belonged to one of the Industrie-Schutzschwärme; others assess it bears the green and blue checkered band assigned to KG(J) 54 when under Luftflotte Reich. Barry Rosch states that this aircrfat was eventually handed over to JV 44, but its serial number does not appear on this unit's roster. It was eventually captured by US troops at Lechfeld.

Le Me 262A-1a (Wk.Nr.501232) est identifié par certains comme appartenant à une *Industrie-Schutzschwarm* et par d'autres comme portant la bande de défense du Reich à damiers verts et bleu qui *aurait* été attribuée temporairement à la KG(J) 54 lorsqu'elle fut incorporée à la *Luftflotte Reich*. Barry Rosch précise que cet appareil aurait ensuite été versé à la JV 44, mais son numéro de série ne figure pas parmi ceux relevés à cette unité. L'appareil a été capturé à Lechfeld (Archives von Lutz)

CHASSEURS IMPROVISÉS

À l'automne 1944, six escadres de bombardement sont retirées du front pour être transformées sur chasseurs. Parmi celles-ci, les KG 6 et KG 54 sont immédiatement pressenties pour être équipées en Me 262. En octobre 1944, le premier groupe et l'état-major de la KG 54, devenue entre-temps SKG 54 (8), font mouvement sur Giebelstadt pour commencer leur instruction sur Me 262, tandis que le deuxième groupe est en pleine restructuration à Neuburg-an-der Donau. Le 19 janvier 1945, le commandant de l'escadre, l'*Oberstleutnant* Volprecht Riedesel Freiherr von und zu Eisenbach, mène en personne le premier d'une série de trois vols de formation (16 appareils pour le premier). Les différents incidents et accidents qui les émaillent mettent à nouveau en lumière les habituelles insuffisances de l'instruction du personnel et les nombreux problèmes techniques du matériel.

Assignée à la chasse tous-temps, car ses appareils sont équipés d'un radar de navigation FuG 125, la KG(J) 54 effectue sa première mission le 9 février. Elle se solde par un désastre de première grandeur. Émergeant des nuages sans la moindre suspicion, les Me 262 sont aussitôt coiffés par des P-51D des 339th et 357th *Fighter Groups*. Sur les 15 Me 262 qui ont décollé de Giebelstadt, quatre sont abattus, un est fortement endommagé et se pose dans la nature et un sixième est victime d'une panne de réacteur. Parmi les tués se trouve le *Kommodore* en personne (après avoir percuté en vol l'appareil du *Captain* James W. Browing), mais aussi deux de ses chefs d'escadrilles, les *Oberleutnante* Günther Kahler et Walter Draht. Le *Kommandeur* du I./KG(J) 54, le *Major* Ottfried Sehrt, est également abattu, mais il s'en sort avec des blessures superficielles après un saut en parachute. Le *Major* Hans-Georg Bätcher quitte son poste à la tête du III./KG 76, la première unité opérationnelle sur Arado 234, pour prendre le commandement de la KG(J) 54.

JOURNÉE NOIRE POUR LA KG(J) 54

Le II./KG(J) 54 du *Hauptmann* Ernst Petzold déménage pour Kitzingen, à une vingtaine de kilomètres de Giebelstadt, dans le courant du mois de février, abandonnant Neuburg-an-der Donau au nouveau III./KG(J) 54 mis sur pied le mois précédent. La formation de ce dernier est fortement compromise par les incessants raids aériens alliés, notamment le 16 février, lorsque 16 de ses Me 262 sont applatis sous un tapis de bombes.

Le 25 février vers 10 heures, seize appareils du deuxième groupe décollent de Kitzingen pour un vol d'entraînement, tandis qu'une intense activité règne à Giebelstadt, où de nombreux avions du premier groupe sont en train de décoller ou de se poser. À ce moment, des P-51D du 38th *Fighter Squadron* (55th *Fighter Group*) patrouillent aux environs de Wurtzbourg, quand ils repèrent le terrain de Giebelstadt. Ils s'approchent à 4 000 mètres d'altitude et aperçoivent trois ou quatre avions à réaction en train de décoller et quelques autres s'apprêtant à atterrir d'est en ouest. Deux sections se détachent et surprennent les Me 262 qui n'ont pas le temps de se défendre.

Trois Me 262 du I./KG(J) 54 sont abattus ou détruits à la suite d'un atterrissage forcé, faisant un tué et deux blessés. Trois appareils du II./KG(J) 54 subissent un sort identique, les trois pilotes étant tués. Les Américains revendiquent sept victoires et ajoutent même à leur tableau de chasse un Me 262 supplémentaire revendiqué par le 38th F.S. dans les parages de Leipheim.

Pour en rajouter un peu plus aux malheurs de la KG(J) 54, ce même jour quatre autres Me 262 sont mitraillés au sol à Giebelstadt et le III./KG(J) 54 raye de ses listes deux appareils supplémentaires à la suite d'accidents, portant à 14 le nombre total d'avions perdus par cette escadre en une seule journée.

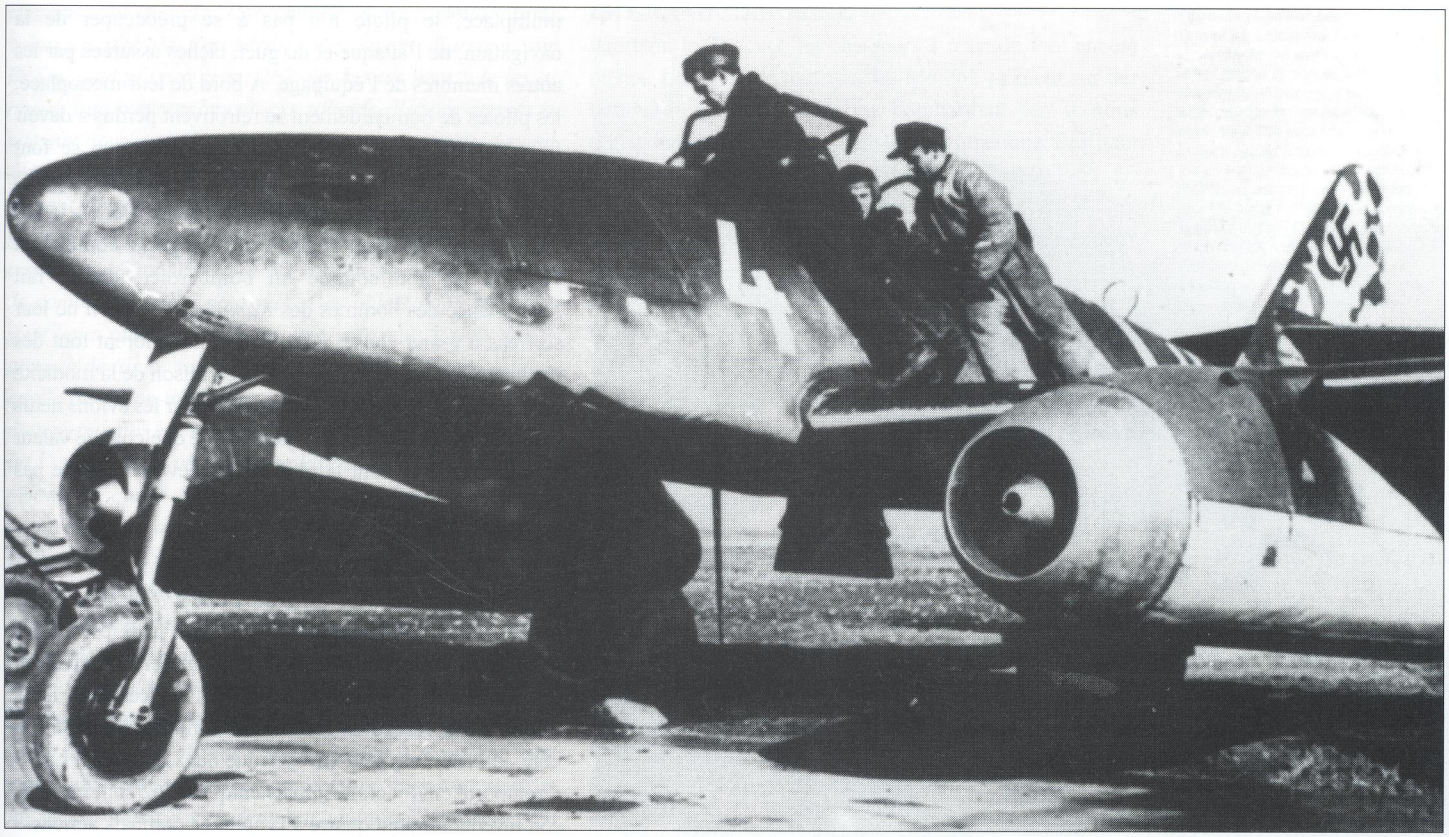
À l'exception de quelques sorties dans le courant du mois de mars, il faut attendre le 4 avril pour voir à nouveau les Me 262 de la KG(J) 54 apparaître en force dans le ciel allemand. Ce sera le chant du cygne pour cette escadre. En effet, pas moins de 17 de ses 21 Me 262 engagés sont détruits ou endommagés par la chasse et les mitrailleurs américains.

Quarante-huit heures plus tard, le I./KG(J) 54 reçoit l'ordre de gagner Prague-Ruzyne, dans le Protectorat de Bohême-Moravie. Le II./KG(J) 54 emménage à Fürstenfeldbrück et la 4./KG(J) 54, commandée par le *Hauptmann* Werner Brandau, récupère tous les Me 262 encore en état pour les livrer à la JV 44 à Münich-Riem. Le personnel, sans avion, a vraisemblablement été incorporé à la JG 7. Quant au III./KG(J) 54, alors commandé par le *Hauptmann* Eduard Brogsitter, réduit à sa plus simple expression, il s'installe à Erding dans l'attente de sa dissolution.

LA KG 51 DANS LA GRANDE BAGARRE

Le 4 décembre 1944, l'*Oberst* Meister cède le poste de *Kommodore* de la KG 51 au *Major* Wolfgang Schenck. Le 31 décembre, le *Major* Martin Vetter prend le commandement du II./KG 51. Basé à Essen-Müllheim, ce groupe opère fréquemment de concert avec les Arado 234 du III./KG 76 depuis les terrains de Hesepe et Achmer. Ces appareils sont, principalement engagés contre les Alliés au-dessus de la Hollande. Le IV./KG 51 sert de réservoir aux deux groupes de la KG 51, mais la pénurie en matériel est telle que les pilotes doivent s'entraîner sur Me 410 et Ju 88. Le 29 décembre, le groupe fusionne avec le IV./EKG 1, également établi à Neuburg (9).

À l'aube du 1er janvier 1945, 21 Me 262 du I./KG 51 prennent part à la fameuse opération *Bodenplatte*, destinée, à l'origine, à donner temporairement la



Ce Me 262A-1a, posé à Perleberg le 15 avril 1945 pour y être ravitaillé, est réputé appartenir au II./JG 7. Toutefois, il apparaît en arrière-plan sur des photos extraites d'un film tourné à Lechfeld au début de l'hiver 1944, qui montrent des appareils du III./EJG 2.
Une autre photo de cet avion est publiée en page 4 (via J-Y. Lorant).
(Archives Hans Obert)

This Me 262A-1a, shown here during a technical stop at Perleberg on April 15, is supposed to have belonged to II./JG 7. It appears, however, in the background of stills from a film taken at Lechfeld and depicting aircraft of III./EJG 2.
Another view of this aircraft appears on page 4.

supériorité aérienne à la Luftwaffe au-dessus des Ardennes. Longtemps retardée, en raison notamment du mauvais temps, cette opération intervient beaucoup trop tard, l'offensive de von Rundstedt ayant été écrasée par les Alliés. La sagesse commanderait d'annuler l'opération, mais la lucidité n'est pas le point fort des dirigeants nazis. Les Me 262 surprennent la base d'Eindhoven encore endormie, où stationnent des unités de la RAF. Avec seulement deux pilotes perdus (et ce n'est même pas une certitude), le I./KG 51 fait figure de privilégié au mileu du carnage qui ravage près du tiers des équipages engagés. Une bonne partie est tombée vicitime de sa propre *flak*, que l'on avait simplement oublié d'informer des itinéraires et des horaires de l'opération.

Début mars 1945, le I./KG 51 reçoit l'ordre de détruire le pont de Remagen, abandonné intact par les troupes allemandes en retraite et par lequel les armées américaines se ruent sur la rive droite du Rhin. Les missions comportent de gros risques, car les Américains ont installé une puissante ceinture de DCA, tandis que les avions alliés, qui détiennent une totale suprématie dans le ciel, patrouillent de manière constante. Au moins trois Me 262 sont perdus dans ce secteur. Le 7 mars, le *Reichsmarschall* Göring, qui n'est jamais en panne d'idées abracadabrantes, téléphone au PC du I./KG 51 pour demander des volontaires pour s'écraser avec leur avion sur le pont, à la manière des *Kamikaze* japonais. Il s'en trouve deux qui, par chance, ne recevront jamais leur ordre de mission. Le IV./EKG 1 est dissous début avril et ses avions transférés à la JV 44.

Le 13 mars, le I./KG 51 s'installe en bordure de l'autoroute entre Leipheim et Günzburg, la voie rapide servant de piste aux Me 262. Au cours de cette période pour le moins troublée, la KG 51 compte... deux *Kommodores*, nommés par deux autorités différentes. La situation se règle d'elle-même, mais tragiquement, puisque l'un des deux, l'*Oberstleutnant* Hallensleben, est tué par des P-47 à bord de sa voiture, laissant le commandement à l'*Oberstleutnant* Siegfried Barth.

Devant la progression alliée, la KG 51 doit à nouveau déménager. Le 21 avril, le I./KG 51 part pour Memmingen, où il ne reste que deux jours avant de rejoindre la JV 44 de Galland à Münich-Riem. Le II./KG 51 reçoit l'ordre de rallier Hörsching, mais la quasi totalité de son personnel, y compris son commandant, le *Major* Hans-Joachim Grundmann, est fait prisonnier par les Américains près de Landau, le 24 avril. Transféré à Holzkirchen, le I./KG 51 reçoit le 26 avril l'ordre de récupérer ses avions auprès de la JV 44 et de gagner Prague-Ruzyne, où nous les retrouverons un peu plus loin.

UN CHOIX DISCUTABLE

Entre octobre et novembre 1944, les escadres de bombardement KG(J) 6 (Prague-Ruzyne), KG(J) 27 (Marchtrenk), KG(J) 30 (Smirschitz) et KG(J) 55 (Landau) sont désignées pour être transformées sur Me 262. Manquant d'avions et de temps, elles ne peuvent mener l'instruction de leurs pilotes à son terme. Regroupées à Wasserburg-am-Inn, toutes sauf la KG(J) 6 sont dissoutes dans le courant du mois d'avril 1945, après avoir reversé leurs quelques appareils aux JG 7 et JV 44.

Les nombreux accidents à l'entraînement et pertes en opérations des différentes escadres de bombardement mettent en relief la difficulté de transformer un pilote de bombardier en pilote de chasse. Si le choix de confier des bimoteurs à des pilotes aguerris au maniement de multimoteurs paraît logique, en fait, il présente plus d'inconvénients que d'avantages. Dans un bombardier

multiplace, le pilote n'a pas à se préoccuper de la navigation, de l'attaque et du guet, tâches assurées par les autres membres de l'équipage. À bord de leur monoplace, les pilotes de bombardement se retrouvent perdus à devoir faire tout en même temps sans aide. Beaucoup se font descendre faute d'avoir vu venir leur assaillant, parce qu'ils étaient concentrés sur une autre tâche. Certes, le Me 262 est un bimoteur, mais il se comporte comme un chasseur et non comme un bombardier; de ce fait l'expérience des hommes des *Kampfgeschwadern* ne leur sert pas à grand chose. Par ailleurs, ils ignorent tout des tactiques de combat aérien. Enfin, en raison de la modicité de la production, il est stupide de disperser les avions neufs dans des unités qui n'auront jamais une quelconque valeur opérationnelle et dont la plupart n'achevèront même pas leur transformation.

LA JG 7 EN ACTION

La première sortie en force du III./JG 7 se situe le 22 février 1945. Trente-deux Me 262 des trois escadrilles décollent à la rencontre de 3 000 bombardiers bimoteurs et quadrimoteurs anglo-américains qui concentrent leurs efforts sur le réseau de communication allemand. De son côté, le I./JG 7 ne peut envoyer que deux appareils. La JG 7 remporte cinq victoires, mais cinq Me 262 sont rayés de son inventaire, dont quatre à la suite de combats aériens.

Le 3 mars, une vaste bagarre oppose 29 Me 262 du III./JG 7 aux quadrimoteurs américains et à leur escorte entre Braunschweig et Magdebourg. Ils descendent six bombardiers et trois P-47, pour la perte de deux des leurs (dont le *Hauptmann* Heinz Gutmann, un ancien pilote de bombardiers titulaire de la *Ritterkreuz*). C'est le premier grand succès de la JG 7.

Le 18 mars, la JG 7 ajoute une nouvelle dimension au combat aérien. Tandis que les 10. et 11. *Staffeln* revendiquent sept victoires en huit minutes, six appareils de la 9./JG 7 envoient de leur côté six ou sept bombardiers au tapis à l'aide de roquettes R4M. C'est la première fois au monde que des missiles air-air sont utilisés en combat aérien. Développée en juillet 1944, la R4M (10) est une fusée de 55 mm de diamètre, pesant 3,5 kg et portant une charge explosive de 520 g. Non guidée, elle présente l'inconvénient d'avoir une trajectoire difficile à estimer qui empêche le tir tendu. Cependant, elle offre l'avantage de pouvoir être mise à feu hors de portée de tir des avions ennemis. Et surtout, elle possède une puissance de destruction dévastatrice dans les rangs serrés des *boxes* des quadrimoteurs américains. L'un des pilotes de la 9./JG 7 qui a participé à la sortie du 18 mars témoigne (11) :

« *Des fuselages éventrés, des ailes brisées, des moteurs arrachés, des fragments d'aluminium et des débris de toute taille volèrent dans tous les sens. On aurait dit que quelqu'un venait de vider un cendrier* ».

Le *Sergeant* John R. Harvey, mitrailleur dans un B-17 du 92nd *Bombardment Group* (par une étrange coïncidence, le même groupe qui avait subi la première attaque de Bf 109G équipés des lance-grenades W.Gr.21, le 17 août 1943), se trouve aux premières loges :

« *Notre escadrille occupait la position peu enviable de* Tail-end Charlie, *en queue de la vaste formation de B-17, c'est-à-dire qu'elle offrait une cible toute désignée aux*

chasseurs allemands. Par chance, notre peloton (box) volait en tête de l'escadrille. Peu avant d'arriver sur Berlin, quelqu'un a crié : 262, six heures haut ! *Je les ai aperçus au même moment, ces salauds. Ils sont arrivés si vite sur nous que le temps d'en compter cinq, ils avaient déjà ouvert le feu. Les Mustang, comme d'habitude, avaient été pris de vitesse. Ils piquèrent sur les intrus, mais je savais qu'ils arriveraient trop tard. Je me souviens très bien de mon étonnement de les voir ouvrir le feu de si loin. Je compris très vite pourquoi. Des objets noirs jaillirent sous leurs ailes et se précipitèrent sur nous à une vitesse incroyable dans un panache de fumée blanche. Mais quelle invention diabolique les Boches étaient-ils en train d'expérimenter sur nous ? Quelques secondes plus tard, ce fut l'enfer. Les « objets » explosèrent au beau milieu du peloton de queue. Nom de D... ! Un B-17 fut littéralement éventré; il se cabra, une aile se détacha, et il partit en vrille vers le sol. Je ne vis aucun parachute. Un second explosa en plein ciel, criblant de débris divers ses voisins; un de ses moteurs fut projeté à une hauteur incroyable. Deux ou trois autres B-17 subirent un sort identique. Quand j'ai relevé la tête, les Me 262 étaient déjà loin.* ».

Ils reviennent pourtant pour une seconde passe au canon. Cette fois, ils s'offrent comme cibles aux mitrailleurs américains. Deux Me 262 sont abattus, faisant un mort et un blessé grave, l'*Oberleutnant* Günther Wegmann, qui doit être amputé. Pour cette journée du 18 mars 1945, le bilan de la JG 7 s'établit à 13 victoires confirmées et deux probables, pour la perte de cinq appareils, trois pilotes tués et un blessé. Treize victoires, un succès indiscutable, pourtant, comme le souligne Manfred Boehme, ce nombre représente à peine 1% des effectifs engagés par les Américains sur Berlin !

Bien que ce niveau de pertes reste très supportable pour l'USAAF, le général Doolitlle, commandant la 8th *Air Force*, commence à s'émouvoir de la situation. Les Alliés décident d'un commun accord de modifier les priorités de leurs axes stratégiques. Désormais, tout ce qui concerne de près ou de loin les avions à réaction, usines, sites de montages, aérodromes, passe en tête de liste. La grande victoire du 18 mars prépare des lendemains difficiles.

LE GRAND MASSACRE

Pourtant, le 21 mars, les chasseurs à réaction font encore mieux. En début de matinée, les Me 262 se ruent sur des bombardiers américains qui bombardent les terrains d'aviation et les usines de carburant synthétique. Profitant de l'effet de surprise, ils descendent 8 B-17 et 10 P-51. Le *Leutnant* Joachim Weber, *Kapitän* de la 11./JG 7, fait partie des deux pilotes tués au cours de ce combat; deux autres sont blessés.

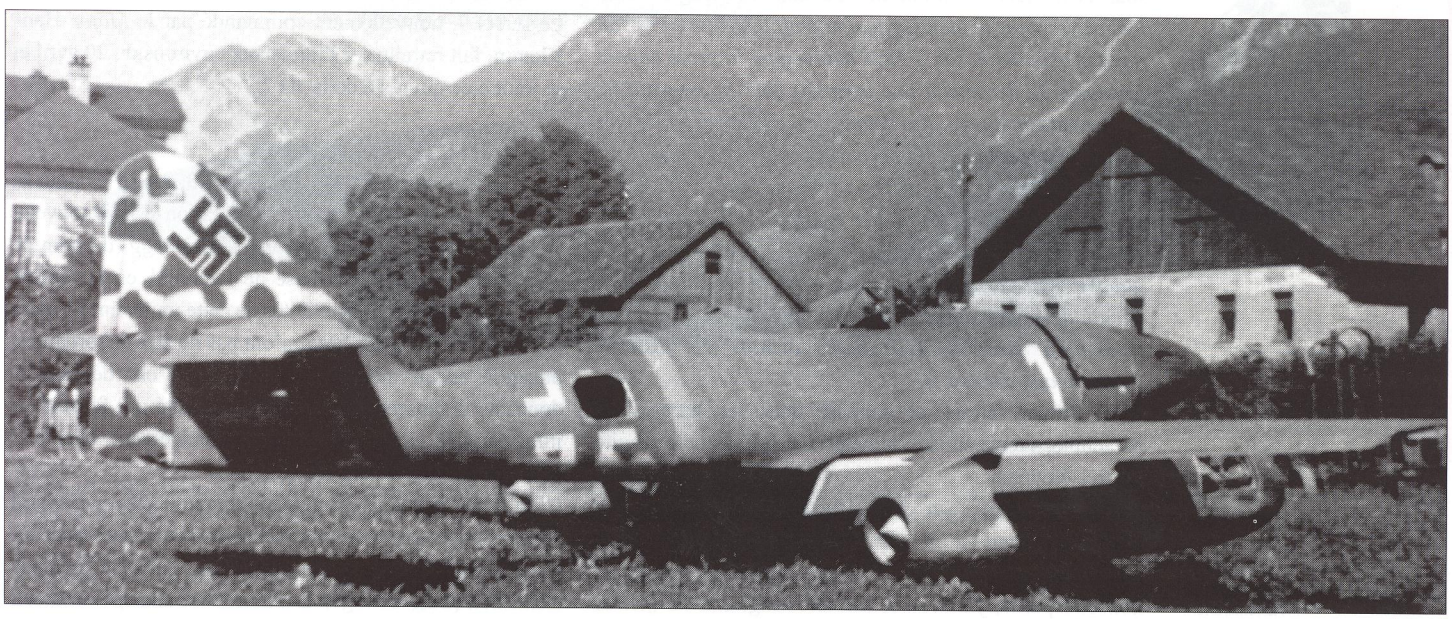
Le 31 mars, le désastre frappe la RAF. Peu après huit heures du matin, 27 Me 262 des I. et III./JG 7 décollent. L'*Oberfeldwebel* Gerhard Reiher du I./JG 7 rapporte la suite (11) :

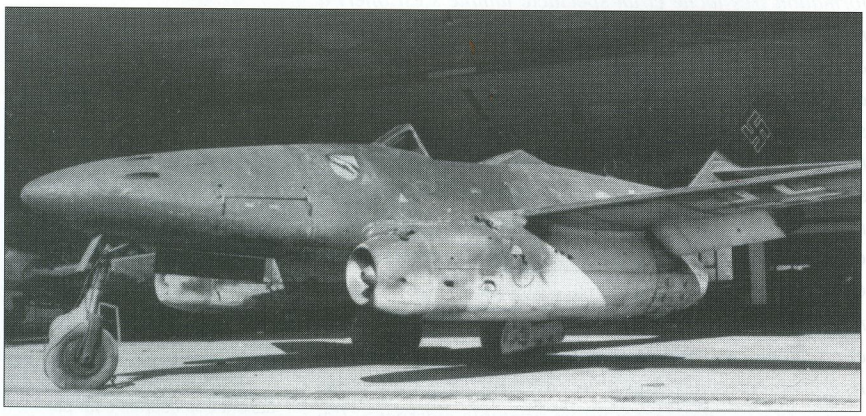
« *Nous avons piqué à travers la fine couche nuageuse en formation très lâche et un spectacle unique s'est offert à nos yeux : environ 1 000 mètres dessous, à une altitude de 8 000 mètres environ, nous avons aperçu des escadrilles de Lancaster et de Halifax. Ils ne volaient pas en formation serrée et n'avaient pas d'escorte de chasse. Les bombardiers au camouflage foncé se détachaient superbement sur le fond blanc des nuages. On aurait dit une armée de cafards en train de ramper sur un drap. Comme nous n'étions pas en formation, l'*Oberleutnant *Grünberg a hurlé :* Tous à l'attaque ! *Les Anglais n'avaient sans doute pas compté avec la chasse allemande et en aucun cas avec nous. Après les premières attaques, ils se sont éparpillés dans toutes les directions. Ça n'a pas arrangé leurs affaires. Ce fut un véritable massacre. J'ai épinglé un Lancaster avec une longue rafale et il a éclaté comme une tomate trop mûre. J'ai tiré sur un ou deux Lancaster sans m'intéresser au fait de savoir s'ils avaient pris feu et si je les avais abattus. Que la victoire soit confirmée ou non n'avait plus aucune importance. La fin de la guerre était proche et toute confirmation était devenue bien dérisoire* ».

Les Me 262 revendiquent 13 victoires sans la moindre perte. Ils en ajoutent six autres dans l'après-midi. Au cours du mois de mars 1945, la JG 7 a remporté 131 victoires pour la perte de 22 tués et 5 blessés. Le bilan est donc des plus mitigés, car les pilotes mis hors de combat ne peuvent plus être remplacés dans la mesure où le rythme des pertes

Opposite page and below :
One of the oldest Me 262A-1a's still in service at the war's end, white 1 of JV 44 began its career within Kommando Nowotny. It was withdrawn to Innsbruck-Hötting in early May. The pilot missed the military airfield and crash-landed on the civilian airdrome. It did not really matter, as both runways were too short to allow the Me 262s to take again to the air. Furthermore, there were no fuel nor spares at Hötting. Trapped amidst the flowery landscape of the Austrian Alps, they could do nothing but wait for the Allied troops to arrive.
A small white «S» has been painted beside a larger overpainted «S» on the rear fuselage port side; this letter could mean Schulung *and indicate that the aircraft was reserved for training.*

Ci-dessus et page ci-contre : probablement l'un des plus anciens Me 262A-1a encore en service à la fin des hostilités, le « 1 » blanc de la JV 44 a commencé sa carrière au *Kommando Nowotny*. Il a été replié sur Innsbruck-Hötting dans les premiers jours de mai 1945. Le pilote a raté le terrain militaire et s'est posé en catastrophe sur la piste de l'aérodrome civil. De toute façon, sur l'un comme sur l'autre, les pistes étaient trop courtes pour permettre aux Me 262 d'en repartir. Et quand bien même, il n'y avait à Hötting ni carburant, ni pièces détachées. Ils n'avaient plus qu'à attendre l'arrivée des troupes alliées dans le magnifique décor champêtre des alpes autrichiennes.
L'appareil porte sur le côté gauche uniquement un « S » blanc sur l'arrière du fuselage (peint à côté d'un ancien « S » plus grand, recouvert par un coup de pinceau), qui pourrait être l'initiale de *Schulung*, indiquant que cet appareil devait être réservé à l'instruction.
(Collection J-F. Oller et collection J-Y. Lorant)





Deux vues du Me 262A-1a 112385 de la 3./JG 7, capturé à Kaltenkirchen. (Archives von Lutz)

est alors supérieur à celui de la formation des nouveaux pilotes. En outre, parmi les tués et les blessés se trouvent quelques pilotes chevronnés dont la précieuse expérience fait désormais cruellement défaut. Début avril, le *Major* Erich Rudorffer quitte le commandement du I./JG 7; il est remplacé le 25 par le *Major* Wolfgang Späte.

Le 4 avril, le III./JG 7 est surpris en flagrant délit de décollage à Parchim par des P-51 du 504th *Fighter Squadron*. Six Me 262 sont abattus, dont celui du *Major* Rudi Sinner, commandant le troisième groupe (11) :

« *J'ai aperçu quatre Mustang poursuivant un Me 262 isolé. En essayant de les chasser, j'en ai repéré quatre autres qui me piquaient dessus sur ma droite. J'ai viré sous eux, mais ils m'ont tiré pendant le virage. Toute manœuvre dans le plan vertical m'était interdite en raison de la proximité du sol. J'étais maintenant la proie de huit Mustang. Je fus atteint une première fois en essayant de piquer vers un nuage. J'ai décidé de me débarasser de mes roquettes pendant que j'étais dans le nuage. Il y avait deux Mustang derrière moi, mais assez loin. Mes roquettes ne voulaient pas partir. Alors que le tripotais les boutons de mise à feu, une fumée envahit l'habitacle. J'ai vu que l'aile gauche était en flammes. Le feu a gagné la cabine. J'ai décidé de sauter après une ultime manœuvre. J'ai quitté l'avion à environ 720 km/h, évitant de justesse l'empennage arrière* ».

Rudi Sinner, blessé et emmêlé dans les harnais du parachute, atterrit sur des barbelés. Ce qu'il raconte ensuite est très étonnant :

« *J'ai été attaqué par deux Mustang. Les Mustang ont tourné en rond et je suis resté immobile tant qu'ils pouvaient me voir. Quand ils ont manœuvré pour une nouvelle passe, j'ai couru sur une vingtaine de mètres pour gagner un fossé. Ils ont alors mitraillé mon parachute* ».

Pourtant, il ne s'agit pas d'un incident isolé et au moins trois pilotes de Me 262 auraient été tués au bout de leur parachute par des pilotes de chasse alliés. Cette tragique mésaventure est notamment arrivée au *Leutnant* Hans-Georg Knobel de la 5./KG(J) 54, tué dans ces circonstances le 25 février au-dessus d'Iphofen. Les documents alliés ne mentionnent aucune action de ce genre et encore moins un quelconque ordre émanant d'instances supérieures. Les pilotes allemands veulent croire qu'il ne s'agit que d'erreurs tragiques ou d'actes individuels.

Sinner est remplacé à la tête du III./JG 7 par le *Hauptmann* Johannes Naumann. La JG 7 perd le surlendemain, 6 avril, un autre grand as, le *Major* Erich Ehrler, un ancien pilote de la JG 5 avec laquelle il avait obtenu la quasi totalité de ses 201 victoires.

Le 10 avril, pas moins de 1 315 quadrimoteurs américains, escortés par 905 chasseurs, s'assemblent dans le ciel anglais pour en finir avec les maudits avions à réaction allemands. Leurs objectifs, Brandenburg-Briest, Burg, Lärz, Neuruppin, Oranienburg et Parchim, sont écrasés sous les bombes, malgré les efforts désespérés de la JG 7 qui revendique 16 victoires (l'USAAF admet la perte de 23 bombardiers et 9 chasseurs, toutes causes confondues). Les pertes de la JG 7 sont sévères : 27 avions détruits en combat, 19 pilotes tués ou portés disparus – 50% des effectifs engagés. Cette journée est passée dans les annales de l'USAAF comme celle du « grand massacre des jets ». Il est incontestable que la JG 7 ne se remettra jamais de ce mauvais coup.

Alors que les Me 262 ont obtenu leurs meilleurs résultats au terme d'attaques furtives en sections de deux ou trois appareils, il était sans doute présomptueux, voire coupable, d'en engager 55 à la fois contre une telle armada. Malgré leurs performances supérieures, les chasseurs à réaction ont succombé sous le nombre. Sursaut d'orgueil ou preuve que les tactiques de combat n'étaient pas encore au point ? Le lendemain, 11 avril, la JG 7 reçoit l'ordre d'abandonner ses bases pour se replier en Bavière, via Prague. En fait, la JG 7 demeurera dans le Protectorat jusqu'à la cessation des hostilités, comme on le verra plus loin.

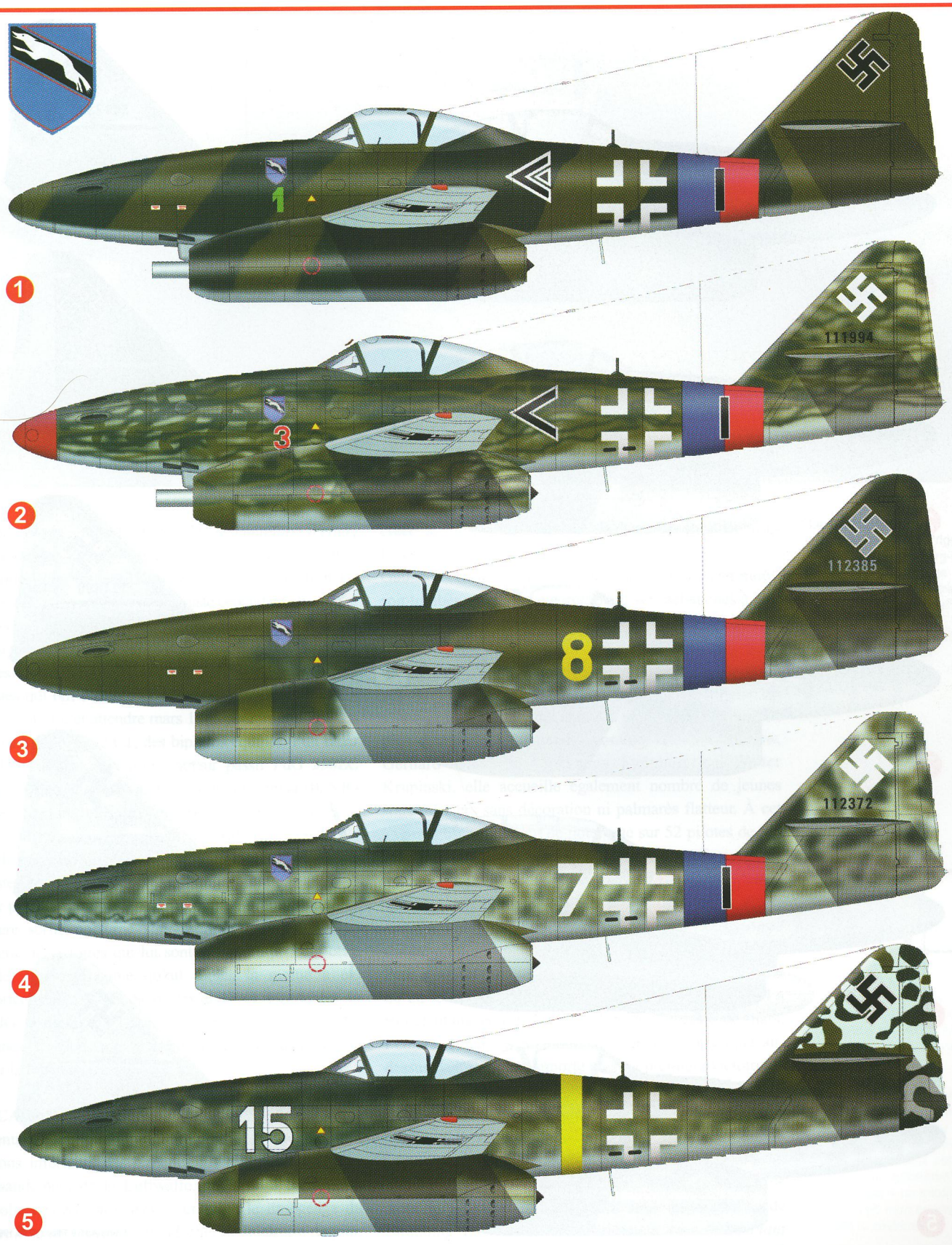
Le II./JG 7, nouvellement commandé par le *Major* Hans Klemm, fait retraite sur Prague aux environs du 20 avril et se joint à ce qui reste de la JG 7.

RECO ET CHASSE DE NUIT

L'arrivée des premiers Me 262A-1a/U3, modifiés pour la reconnaissance photo, permet la création d'une nouvelle unité expérimentale, le *Kommando Braunegg* (du nom de son commandant) sur la base de Lechfeld, en novembre 1944. Mal connues, les activités de cette unité, qui formera la 2./NAGr. 6 en mars 1945, n'ont pas dû être débordantes, puisqu'à aucun moment ses effectifs n'ont dépassé la douzaine d'appareils (12). C'est cette unité qui fournit les informations vitales au haut-commandement allemand pour son offensive dans les Ardennes.

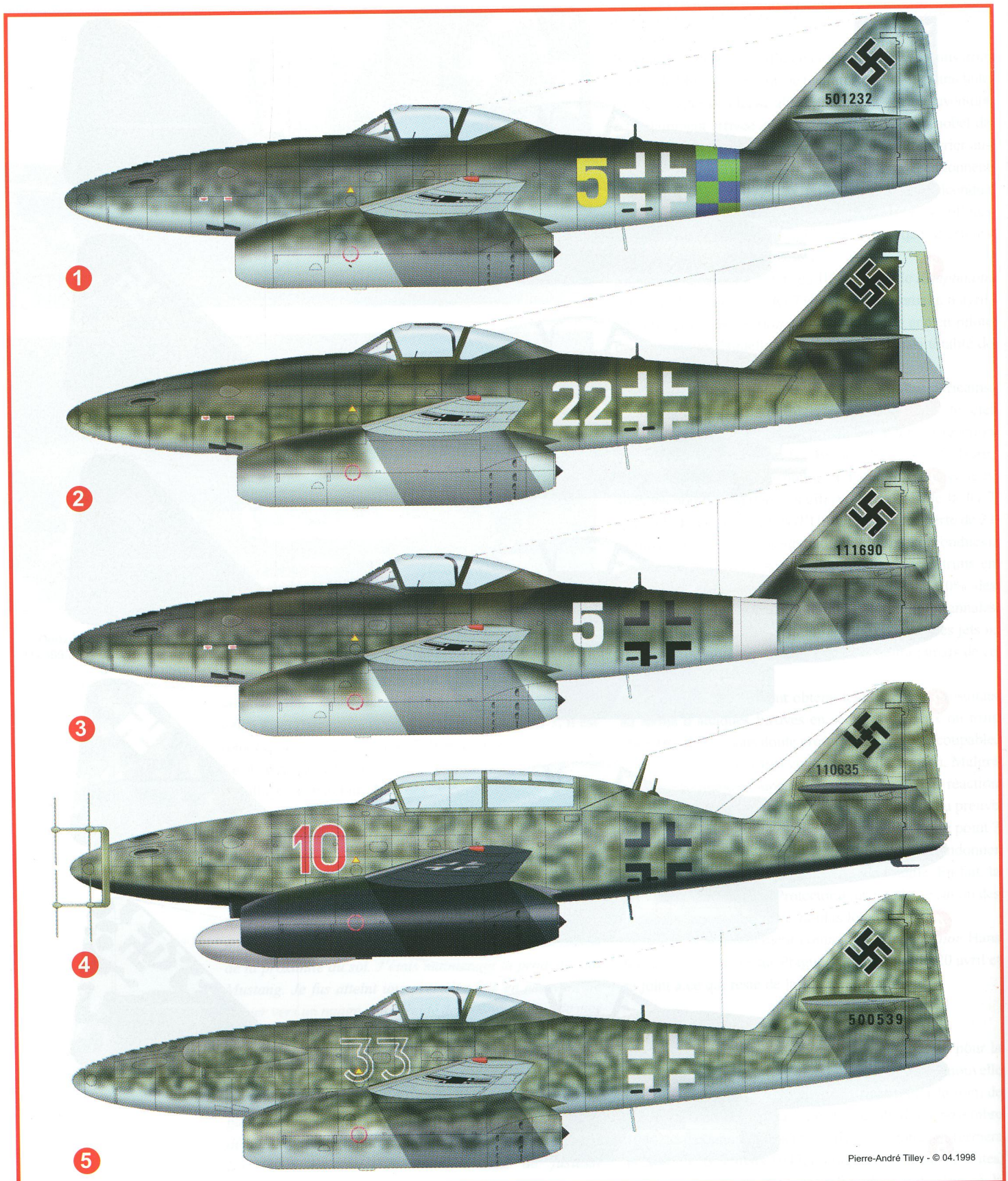
C'est à peu près à la même période que le *Major* Gerhard Stamp obtient quelques Me 262A-1a monoplaces pour les tester comme chasseurs de nuit à vue, selon la méthode *Wilde Sau* (truie sauvage). Le *Kommando Stamp* s'évanouit

Two shots of the Me 262A-1a 112385 of 3./JG 7, captured at Kaltenkirchen.

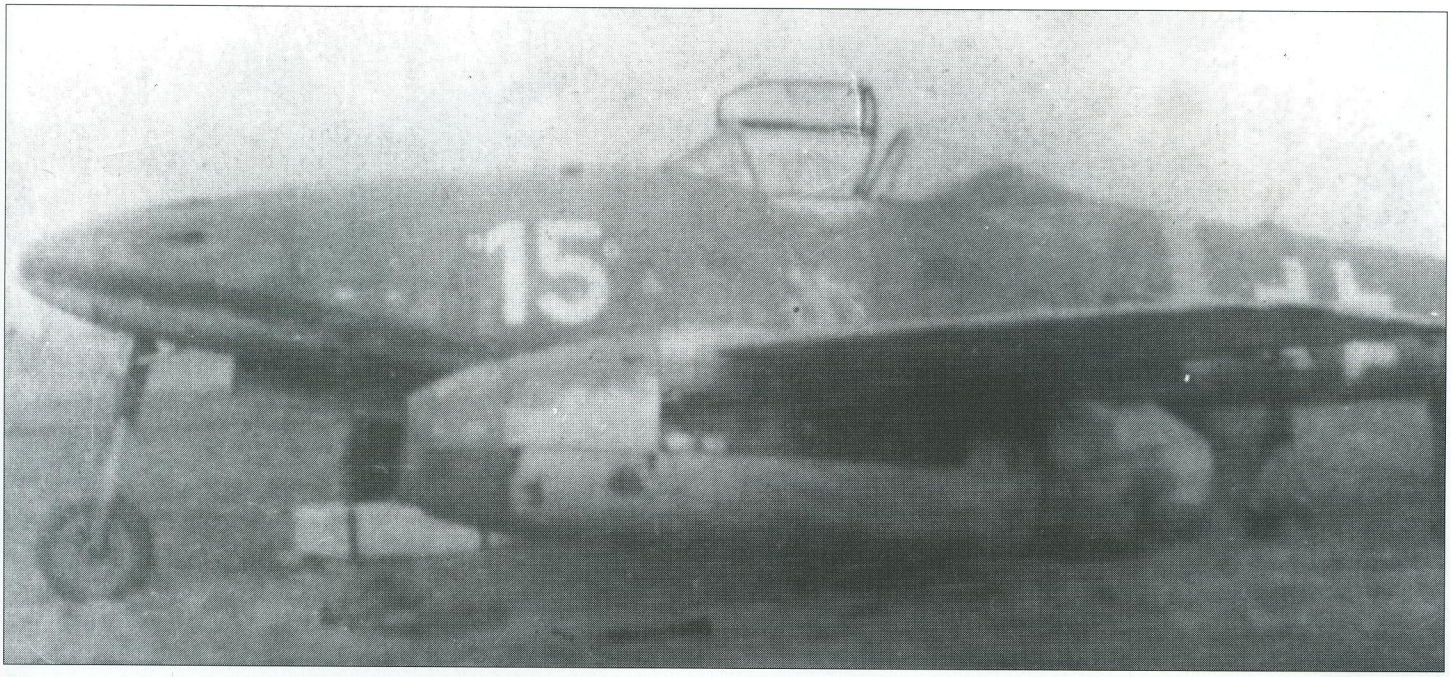


Pierre-André Tilley - © 04.1998

1 – Ce Me 262A-1a du *Stab* III./JG 7 est probablement celui du commandant de groupe, le *Major* Rudi Sinner. L'appareil est armé de deux lance-grenades W.Gr.21, armes moins efficaces que les fusées R4M. L'appareil présente un style de camouflage très curieux, vraisemblablement composé de bandes alternées RLM 82 et 83.
2 – Le Me 262A-1a (111994) de l'*Adjudant* du III./JG 7.
3 – Un Me 262A-1a (112385) de la 3./JG 7, à Kaltenkirchen en mai 1945.
4 – Un Me 262A-1a (112372) de la 9./JG 7 réfugié à Faßberg dans les dernières heures de la guerre.
5 – Le Me 262A-1a de l' l'*Oberfähnrich* Rolf Prigge du II./JG 7 à Brandenburg-Briest, en février 1945.



1 – Ce Me 262A-1a (501232), appartenant probablement à une *Industrie Schutz-Schwarm*, porte une bande de défense du Reich à damiers dont les couleurs et l'origine sont controversées. Elles sont données ici dans la version la plus avancée en fonction des recherches les plus récentes.
2 – Un Me 262A-1a de la JV 44 à Salzbourg-Maxglan, mai 1945. L'appareil porte le fini standard de la fin de la guerre (considéré généralement comme étant composé de RLM 83). Il est probable que les extrados aient reçu le camouflage en zigzags *Braunviolett* 81 et *Hellgrün* 82.
3 – Le Me 262A-1a (111690) de la 1./JG 7 replié à Faßberg, le 8 mai 1945, par l'*Oberleutnant* Fritz Stehle, qui a remporté à bord l'une des dernières victoires de la Luftwaffe.
4 – Un Me 262B-1a/U1 (110635) de la 10./NJG 11 à Schlewig-Jackel, mai 1945. Comme la plupart des Me 262 de chasse de nuit, il a reçu un apprêt de *Hellgrau* 76 sur lequel a été vaporisée une fine couche de RLM 02 pour éliminer la tonalité bleue. Des taches *Braun* 81 et *Hellgrün* 82 ont été appliquées ensuite. Les parties inférieures ont été peintes avec une laque noire mate (et en aucun cas avec de la peinture à l'eau). Contrairement à d'autres B-1a/U1, celui-ci possédait les extrados en deux tons de gris (*Dunkelgrau* 74 et *Grau* 75). Les réservoirs supplémentaires étaient couleur métal (avec sans doute une couche de vernis transparent).
5 – Un Me 262A-1a/U3 (500539) de la 2./NAGr. 6 à Lechfeld en mai 1945.



Le Me 262A-1a de l'*Oberfähnrich* Rolf Prigge du II./JG 7 à Brandenburg-Briest, en février 1945. Prigge revendique trois victoires sur Me 262 (qui viennent s'ajouter aux deux premières remportées avec la JG 27). (Archives J.V. Crow)

dans la nature, remplacé par le *Kommando Welter*, commandé par l'un des grands as de la chasse de nuit allemande, l'*Oberleutnant* Kurt Welter, et basé à Rechlin. La filiation de ces deux *Kommandos* reste cependant obscure et les sources consultées sont contradictoires. Certaines laissent entendre que le second a fait suite au premier, d'autres estiment au contraire qu'il s'agit de deux unités distinctes qui ont coexisté pendant un certain temps. Quoi qu'il en soit, il faut attendre mars 1945 pour voir arriver les premiers Me 262B-1a/U1, des biplaces équipés d'un radar FuG 218 Neptun V et d'un capteur passif FuG 350ZC Naxos. Le *Kommando* est alors dissous et forme la 10./NJG 11, basée à Burg, près de Magdebourg. Après avoir opéré depuis une portion d'autoroute près de Reinfeld, l'escadrille est repliée à Schleswig-Jagel le 7 mai 1945. L'activité de ces modestes escadrilles de chasse de nuit est peu connue. Welter passe pour avoir abattu quatre Mosquito lors de sa première sortie nocturne sur Me 262, toutefois, sur la vingtaine de victoires qui lui sont attribuées pendant cette période, il est probable qu'au moins la moitié a été remportée sur Bf 109G. Selon les archives disponibles, la 10./NJG 11 ne semble jamais avoir disposé de plus de dix machines et, selon toute vraisemblance, pas plus d'une ou deux à la fois pour les missions.

L'ESCADRILLE DES AS

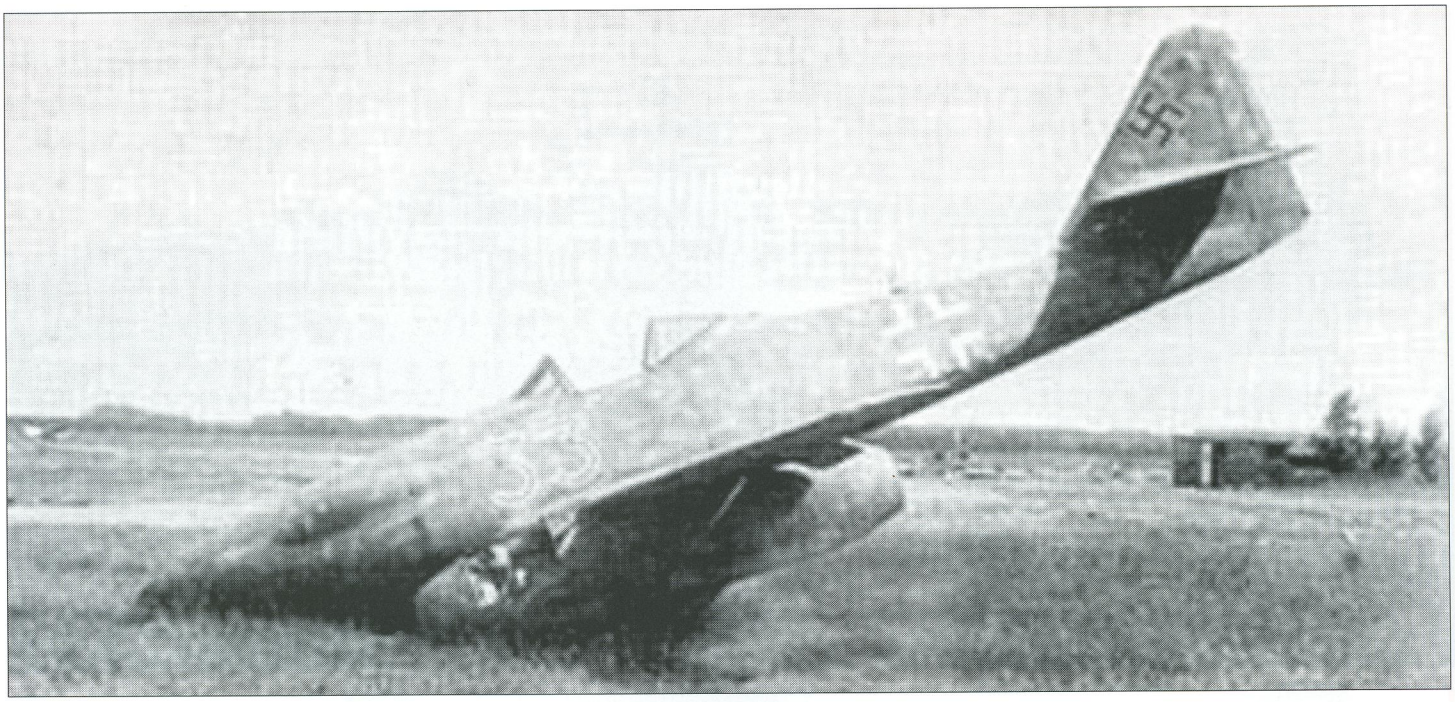
La tentative dérisoire et désordonnée de trouver aux échelons inférieurs des rémèdes à l'incapacité du haut-commandement de la Luftwaffe, que l'on a baptisée la « révolte des *Kommodores* », entraîne le limogeage du *Generalleutnant* Adolf Galland, chef de la chasse de jour, considéré par Göring comme l'un des meneurs du mouvement. Mis sur la touche, Galland parvient à obtenir l'autorisation du Maréchal du Reich de mettre sur pied une escadrille de chasse indépendante équipée en Me 262. Baptisée JV 44 (*Jagdverband* – unité de chasse – une dénomination sans équivalent dans la Luftwaffe, qui montre bien le caractère très particulier de cette escadrille) et subordonnée à la *Luftflotte Reich*, elle est officiellement créée le 24 février 1945 sur la base de Brandenburg-Briest.

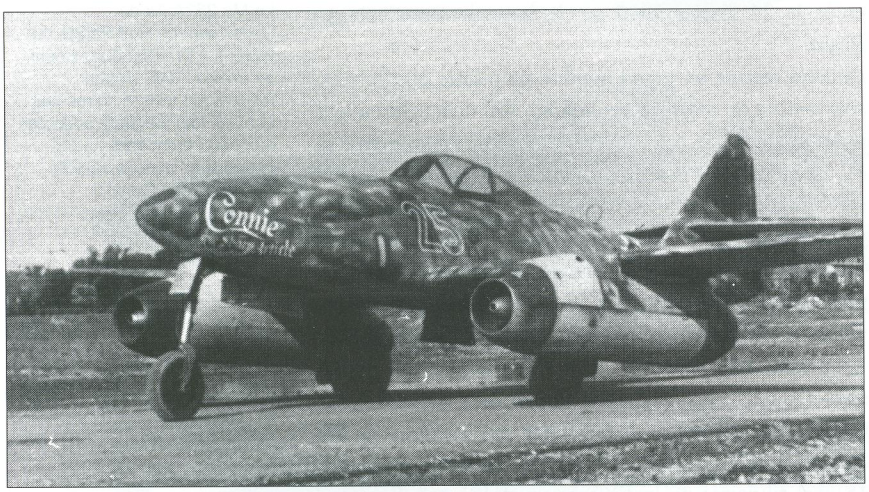
Galland recrute un grand nombre de pilotes chevronnés, soit tombés en disgrâce comme lui, soit débauchés à leur unité d'appartenance, à tel point que l'on a surnommé la JV 44 « l'escadrille des as » et que l'on a parfois prétendu qu'il fallait au moins la *Ritterkreuz* (Croix de Chevalier) pour en faire partie. Ce n'est pas tout à fait exact. S'il est vrai que la JV 44 compte dans ses rangs quelques uns des plus grands as allemands, comme Günther Lützow, Gerhard Barkhorn, Johannes Steinhoff ou Walter Krupinski, elle accueille également nombre de jeunes sous-officiers sans décoration ni palmarès flatteur. À cet égard, il est intéressant de noter que sur 52 pilotes de Me 262 recensés à la JV 44 par l'historien Robert Forsyth (12), 18 sont titulaires de la *Ritterkreuz* et 18 sont d'anciens instructeurs. De toute façon, le problème de la JV 44 ne viendra pas de son personnel, mais, comme pour toutes les autres unités, du manque d'avion.

Pour autant que l'on puisse en être certain, il n'y a eu qu'un seul combat aérien pendant le séjour de la JV 44 à Brandenburg-Briest. Dans la dernière semaine de mars, l'*Oberst* Johannes Steinhoff abat un Il-2 soviétique au-dessus de l'Oder et remporte ainsi la première victoire de l'unité. Le 31 mars, l'escadrille déménage pour Münich-Riem, afin d'être engagée dans la défense des usines de construction aéronautique de Bavière.

La première véritable mission se situe le 5 avril, lorsque 5 Me 262, menés par Steinhoff, s'élancent en milieu de matinée contre des B-17 de la 8th *Air Force* au-dessus de Straubing. Ils abattent un quadrimoteur, mais le *Leutnant* Fährmann doit sauter en parachute après avoir été accroché par les P-51 de l'escorte. À partir de cette date, les bombardiers et les chasseurs américains vont s'intéresser de plus près aux bases des Me 262, et, en particulier, celle de Münich-Riem qui recevra de nombreuses visites inopportunes, dont certaines laisseront des traces dans les effectifs de la JV 44. Le 16 avril, pour la première fois la JV 44 utilise des R4M, Galland lui-

Oberfähnrich Rolf Prigge's Me 262A-1a of II./JG 7 at Brandenburg-Briest, in February 1945. Prigge bagged three «kills» on Me 262s that added to the two victories he previously claimed with JG 27.





En haut : un Me 262A-1a/U3 (Wk.Nr.500539) de reconnaissance, appartenant à la 2./NAGr. 6, accidenté à Lechfeld en mai 1945. Cette version se distinguait extérieurement par le carénage des caméras logées à la place des quatre canons de 30 mm.

Ci-dessus : un autre appareil (500491) de reconnaissance photo de la même unité récupéré par les Américains à la fin des hostilités. Ces derniers n'ont pas pu s'empêcher de marquer leur territoire en « tagant » un quelconque nom de pin-up ! (Archives J. Mutin)

Two Me 262A-1a/U3s of NAGr.6 (top: 500539 at Lechfeld in May 1945). This reconnaissance version can be easily distinguished by the large blister fairings for the cameras mounted in place of the four 30 mm cannon. It's a pity the Americans deemed it necessary to apply their own «Dame names» to all their war-booties.

même revendiquant deux B-26 abattus à l'aide de roquettes.

Le 18 avril, les 8th, 9th et 15th *Air Forces* américaines montent une expédition combinée rassemblant près de 3 000 bombardiers de toute taille contre ce qui reste du réseau ferroviaire du Reich. La JV 44 ne peut leur opposer que... 6 Me 262, conduits par Galland en personne. Probablement à la suite d'une crevaison, l'appareil de Steinhoff fait une embardée au décollage et termine sa course dans une boule de feu, dont le pilote émerge gravement brûlé, mais miraculeusement vivant.

HÉCATOMBE CHEZ LES AS

Le 23 avril, l'*Oberstleutnant* Heinz Bär rejoint la JV 44. Il n'arrive pas de Lechfeld les mains vides, car il pilote un Me 262A-1a/U5 armé à titre expérimental de six canons MK 108 de 30 mm dans le nez.

Le 24 avril, quatre Me 262, conduits par *l'Oberst* Günther Lützow, attaquent une formation de B-26 du 344th *Bombardment Group* de l'USAAF. Deux P-47 du 365th *Fighter Group* tentent d'intercepter un Me 262 isolé, probablement celui de Lützow. Le *Lieutenant (jg)* Byron Smith Jr. place quelques coups au but avant que l'avion à réaction parte en piqué. Il tente de redresser, mais plonge à nouveau et percute le sol. Bien que Smith et son chef de section aient été crédités d'une demi-victoire chacun, le sort de Lützow reste encore un mystère. Le *Hauptmann* Walter Krupinski a été témoin de la scène (12) :

« *Nous avons dégagé par un large virage sur notre gauche pour rentrer à la maison – direction Münich. Le changement de cap de Lützow vers le sud a été totalement incompréhensible pour moi et je l'ai appelé par radio, mais n'ai eu aucune réponse. J'ai vu une explosion, ou quelque chose de semblable, à environ 20 km. À cette distance, on ne peut distinguer les détails* ». Günther Lützow s'est écrasé dans un terrain vague de la ville de Donauwörth. Il était titulaire de 110 victoires, dont deux remportées avec la JV 44.

À cette date, la JV 44 aligne 41 Me 262, dont seulement 18 sont immédiatement disponibles et 92 pilotes, dont 53 en cours d'instruction.

Le 26 avril, c'est Galland lui-même qui est mis sur la touche. Il raconte lui-même sa mésaventure (13) :

« *Au-dessus de la dernière formation* [de B-26] *que j'avais attaquée, j'exécutai un virage cabré vers la gauche, et c'est à cet instant que cela se produisit : une grêle de projectiles me dégringola dessus. Un Thunderbolt, arrivant en piqué, m'avait cueilli par surprise. Mon genou droit reçoit un coup brutal. Le tableau de bord, avec ses nombreux instruments, paraît-il indispensables, est démoli. La turbine droite a reçu un autre projectile. Les tôles de son capotage se détachent dans le vent relatif et certaines s'envolent. La turbine gauche est touchée aussi. Il est à peine possible de maintenir encore l'avion en l'air* ».

Il parvient cependant à regagner Riem et se pose au milieu d'une attaque de chasseurs-bombardiers américains. Il existe plusieurs prétendants à la victoire, parmi lesquels les mitrailleurs des B-26 du 17th *Bombardment Group* et le *Lieutenant* James L. Finnegan, qui, à bord de son P-47 du 50th *Fighter Group*, a revendiqué un Me 262 probable dans des circonstances proches de celles qui ont mis fin à

Donné comme portant le *Werk Nummer* 500537, ce Me 262A-1a/U3 du *Stab*/NAGr. 6 a été modifié en atelier pour recevoir un armement fixe d'un MK 108 dans le nez. Compte-tenu de son numéro de série élevé, il aurait été l'un des derniers perçus par cette unité.
(Archives J-Y. Lorant)

Supposed to bear the Wk.Nr. 500537, this Me 262A-1a/U3 was modified in the field to be equiped with a fixed forward-firing MK 108. Its high serial number leads to think it was one of the last machines taken over by NAGr. 6.

la carrière de Galland. Ce dernier, blessé au genou, est évacué à l'hôpital et Heinz Bär prend le commandement de la JV 44.

Les avant-gardes alliées menaçant Münich, la JV 44 évacue Riem le 28 avril et se réfugie à Salzburg-Maxglan, tandis que, semble-t-il, neuf appareils vont grossir les rangs du I./KG 51 à Prague. Heinz Bär ne reste pas inactif; à peine arrivé à Salzburg, il « s'offre » un P-47 au-dessus de Bad Aibling, à bord de son Me 262 à six canons.

Bien que le commandement tactique de la JV 44 soit assuré par Bär, c'est Galland, le genou dans le plâtre, qui tire les ficelles. Début mai, tout en cherchant à négocier sa reddition avec les Américains, il décide d'envoyer sur le petit terrain d'Innsbruck-Hötting une dizaine d'appareils qui n'apparaissent pas officiellement sur les listes de son unité, sous le commandement du *Major* Hans-Ekkehard Bob. Le 4 mai, au petit matin, alors que les premiers chars américains pénètrent à la lisière du terrain de Maxglan, les derniers Me 262 sautent les uns après les autres.

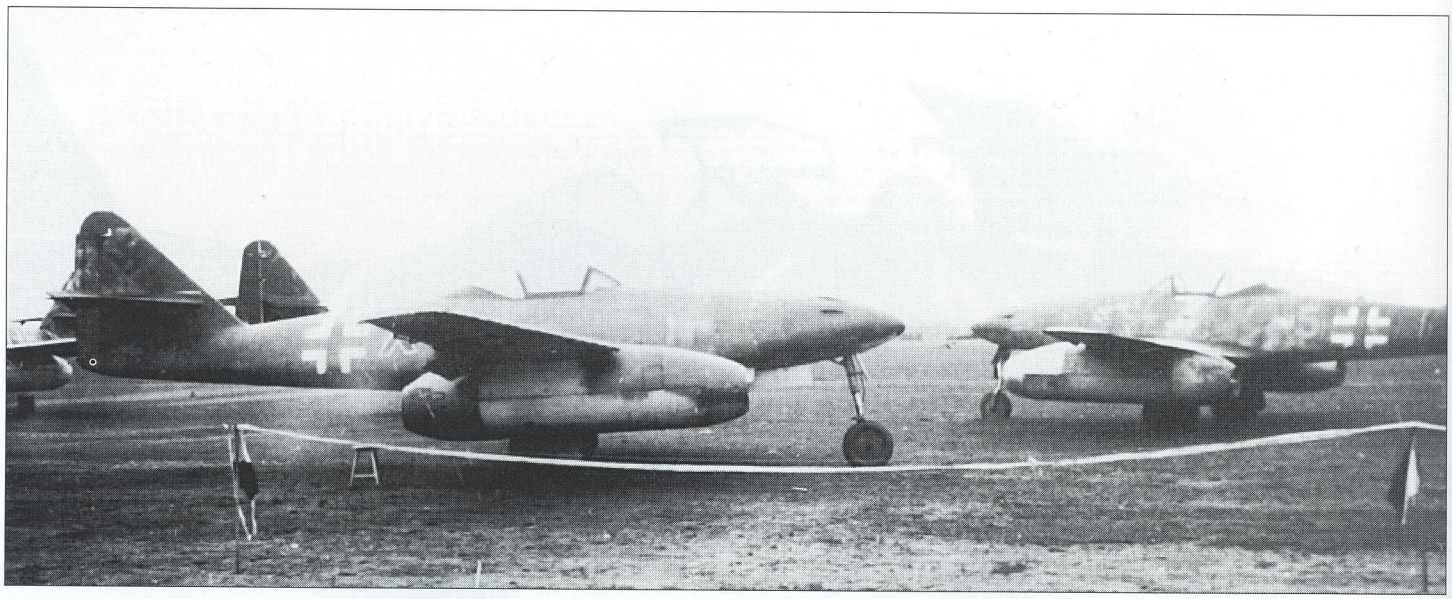
LUTTES INTESTINES

Le 25 avril, Américains et Soviétiques font leur jonction sur l'Elbe, près de Torgau. Alors que le Reich, ou ce qu'il en reste, est coupé en deux, plusieurs points sont intéressants à noter. Les liaisons, grâce à un réseau maillé et enterré, ne seront jamais interrompues entre les deux secteurs encore tenus par les armées allemandes. Malgré l'acharnement des bombardiers anglo-américains sur les ruines de l'industrie aéronautique et pétrochimique, malgré la désorganisation complète des lignes de communication, malgré la pénurie de matières premières, la livraison des avions neufs ne cessera réellement qu'à mesure de l'investissement des chaînes de montage par les troupes alliées. Dans ce contexte de fin de guerre, sur les cendres du cauchemar fou de l'ordre nazi, les luttes d'influence au sein des états-majors se poursuivront jusqu'à la cessation des hostilités.

Le 18 octobre 1944, le IX. *Fliegerkorps*, commandé par le *Generalmajor* Dietrich Peltz, regroupe les unités de bombardement prévues pour être transformées sur Me 262. Quand les priorités de la Luftwaffe sont bouleversées, ce corps aérien devient le IX.(J) *Fliegerkorps* (le J pour *Jagd* – chasse, marquant ce changement d'affectation) et reçoit, à partir de janvier 1945, la responsabilité de la défense du Reich. Peltz, soutenu par l'*Oberst* Gordon Gollob, dont les intrigues auprès de Göring et l'appui de hauts responsables SS lui ont permis de chasser Galland et de le remplacer comme *General der Jagdflieger*, ne va cesser d'étendre son influence sur tout ce qui gravite autour des chasseurs à réaction. C'est lui qui insistera pour transformer les escadres de bombardement sur Me 262, jusqu'à ce qu'il se rendre compte que la plupart ne pourront jamais être engagées en opérations et qu'il procède, un peu tardivement, à leur dissolution.

DERNIERS COMBATS À PRAGUE

Aux environs du 12 avril, le IX.(J) *Fliegerkorps* s'installe à Prague pour poursuivre la lutte. Il y fait replier les I. et



Deux appareils capturés à Faßberg, après avoir été évacués de Saaz (aujourd'hui Zatec) dans les dernières heures de la guerre. À gauche, le Me 262A-2a (Wk.Nr. 500200) apparenant à la 2./KG 51 (« X » noir), piloté par le *Fahnenjunker-Oberfeldwebel* Hans Fröhlig de la JV 44. À droite, le Me 262A-1a (Wk.Nr. 500443) de la 3./JG 7 (« 5 » jaune), posé par l'*Unteroffizier* Anton Schöppler. (Collection David D. Brown)

Two aircraft surrendered at Faßberg after the evacuation of Saaz (now Zatec) during the last hours of the war. On the left, the Me 262A-2a (500200) of 2./KG 51 («black X»), piloted by Fahnenjunker-Oberfeldwebel Hans Fröhlig of JV 44. On the right, the Me 262A-1a (500443) of 3./JG 7 (yellow 5) in which Unteroffizier Anton Schöppler flew to safety.

é de Me 262).
se trouve déjà le I./KG(J) 54, ainsi que le
6 dont les escadrilles sont réparties sur les
ellites autour de la capital tchèque : Kletzan,
zyne et Wokowitz. La KG(J) 6 est alors
e par l'*Oberstleutant* Hermann Hogeback et
ne groupe par le *Hauptmann* Baasner.
nne 1944, mentionne un rapport de Hogeback
s les hostilités, *commence l'instruction sur Me*
à Königswalde sous la direction d'un as de la
jor *Franzisket). Avec cet équipement, le groupe*
Prague afin d'y terminer seul son instruction.
*énéficie du concours de l'*Oberst *von Maltzahn*
*ils éclairés de l'*Oberst *Trautloft. En raison de*
n carburant, machines et équipements divers,
sera jamais opérationnelle. [...] *En mars 1945*
dre de transformer le Stab *et le III./KG 6*
zyne) sur Me 262. Tous les pilotes du III./KG 6
taine) sont transformés sans la moindre casse.
eules deux missions de guerre peuvent être
En mars est mis sur pied le Gefechtsverband
littéralement, unité de combat], *regroupant le*
t plusieurs autres escadres de chasse équipées
comme la JG 6 [sic] *et la KG 51. L'état-major*
est renforcé par de nombreux pilotes de chasse
pour la conduite des opérations ».
la JG 7 investit les bases de Ruzyne et de Saaz
i Zatec), dans la grande banlieue de Prague.
s du 30 avril arrivent à Ruzyne sept pilotes de
1, sous les ordres du *Hautpmann* Rudolf
k, peut-être renforcée par neuf appareils de la

uis le Protectorat de Bohême-Moravie, les Me
efechtsverband Hogeback sont à même
au-dessus de Berlin et dans l'est de
. Les 14 et 19 avril, la KG(J) 54 se heurte à des
urs américains. Cependant, c'est dans des
appui au sol que les Me 262 vont passer les
ières semaines de la guerre. Les troupes
poussent en direction de Prague, tandis que
itale, l'armée Vlasov se retourne contre ses

mm du Me 262, malgré leur cadence de tir un peu faible, constituent un armement redoutable. Le 27 avril, 36 Me 262 mitraillent une colonne de ravitaillement près de Cottbus, détruisant plus de 60 véhicules.

Les avions à réaction rencontrent aussi l'aviation soviétique. Le 30 avril, un Il-2 est abattu par un pilote du I./KG(J) 54. Deux avions du même type sont revendiqués par l'*Oberfähnrich* Günther Wittbold du III./JG 7 à une date inconnue. La JG 7 est créditée d'une vingtaine de victoires contre l'aviation soviétique.

Le 6 mai, l'armée Vlasov tente d'investir Ruzyne. Une dizaine de Me 262 effectue une véritable noria entre le front et leur terrain. Deux chars Tigre sont mis hors de combat à la lisière du terrain. Le lendemain, vers midi, la situation apparaît désespérée et la vingtaine de Me 262 encore en état de voler se réfugie à Saaz.

Le 8 mai, vers 16 heures, l'*Oberleutnant* Fritz Stehle du I./JG 7 abat le P-39Q du lieutenant S.G. Styepanov, appartenant au 129ème GIAD, remportant ainsi selon toute vraisemblance la dernière victoire aérienne de la Luftwaffe.

TROP PEU, TROP TARD

Ainsi s'achève la saga du premier chasseur à réaction opérationnel au monde. Mais, comme le dit si bien le proverbe, une hirondelle ne fait pas le printemps. Le miracle, tant espéré par la Luftwaffe, n'a pas eu lieu. Le Me 262 est apparu bien trop tard et en trop petit nombre pour rétablir une situation désespérée. Pouvait-il en être autrement ? William Green apporte des élements de réponse (2) :

« *Le fait est que Junkers n'a jamais réussi à résoudre les problèmes posés par la production en série du réacteur qui propulsait le Me 262 avant le milieu de l'année 1944 et,* ipso facto, *n'a pas pu commencer ses livraisons à Messerschmitt avant septembre-octobre. En outre, les opinions de toux ceux qui ont participé au développement et aux essais du Me 262 convergent pour dire que l'appareil a été mis en service au stade le plus précoce de son évolution; que le mettre en première*

alors équipe
Sur place
III./KG(J)
terrains sat
Gbell, Ruz
commandé
son troisièn
« *À l'auton*
rédigé après
109, Fw 19
*chasse (*Ma
part pour
L'escadre b
et des conse
la pénurie
l'escadre ne
arrive l'ord
(Prague-Ru
(une quarar
En avril, s
effectuées.
Hogeback [
Stab *KG 6*
en Me 262,
de la KG 6
chevronnés
Le 26 avril,
(aujourd'hu
Aux environ
la 2./KG
Abrahamcz
JV 44 (15).
Opérant dep
262 du G
d'interveni
l'Allemagne
quadrimoteu
missions d'
deux derrn
soviétiques
dans la cap

Le Me 262A-1a (Wk.Nr. 112372), « 7 » blanc de la 9./JG 7 réfugié à Faßberg dans les dernières heures de la guerre. Convoyé à Lübeck, le 29 mai, par le *Wing Commander* Warren E. Schrader, il sera envoyé à Hendon, où, sous des marques totalement fantaisistes, il est toujours exposé. (Collection David D. Brown)

ligne plus tôt aurait été tout à fait prématuré.

« *Si le cycle de développement d'un avion de combat, même aussi innovateur que le Me 262, peut être sensiblement accéléré sous la pression des événements, il existe des limites incompressibles. Malgré l'énorme élan donné à la production du Me 262, quand la cellule et le réacteur eurent atteint un stade de développement permettant la construction en série, il était tout simplement trop tard. Plus d'enthousiasme et moins d'intérférence de la part des leaders allemands au début du cycle de développement du Me 262 n'auraient en rien changé le cours des événements* ».

Certains historiens pensent même que le Me 262 est arrivé trop tôt en première ligne. L'avion et ses réacteurs n'étaient manifestement pas au point. Beaucoup trop appareils ont été accidentés à la suite d'une faiblesse dans la jambe de l'atterrisseur avant ou d'une panne de moteur. Si l'on y ajoute des livraisons à dose homéopathique, la dispersion dans des unités qui ne parviendront jamais au stade opérationnel et un ravitaillement en carburant et en rechanges au compte-gouttes, on comprend les raisons pour lesquelles l'instruction des pilotes a été souvent incomplète. En outre, la plupart des pilotes chevronnés ont commis le pêché d'orgueil de penser qu'ils parviendraient à maîtriser la bête sans difficulté. Or, il s'avèra que le Me 262 n'était pas un avion facile. Le maniement délicat de ses turbines n'a sans doute pas été assez travaillé à l'entraînement, provoquant d'innombrables retour de flammes qui se terminaient fréquemment par un incendie.

Pour ces différentes raisons et aussi parce que tout le monde pensait que le Me 262 était un chasseur comme un autre, des tactiques de combat efficaces ne furent pas mises au point avant février 1945. Il fallut de cuisants revers pour comprendre qu'à cause de sa vitesse et de son long rayon de virage, le Me 262 ne pouvait pas engager le combat comme un Fw 190 ou un Bf 109. L'attaque classique, avec un ailier protégeant le leader, était virtuellement impossible et, de toute manière, il était hors de question d'engager un combat tournoyant. Comme le prouvent les rencontres avec les chasseurs américains, malgré leur handicap en vitesse, mais grâce à leur surnombre, ces derniers parvenaient fréquemment à renverser la situation en leur faveur. Prouesse technologique d'autant plus brillante qu'elle fut réalisée dans des conditions catastrophiques, le Me 262 ne fut en fin de compte qu'une goutte d'eau sur un brasier.

AUTRES UNITÉS

Plusieurs autres unités, qui ne sont pas citées dans le texte, ont reçu quelques Me 262.

– **I./KG(J) 40** : basés à Neuburg, les derniers éléments de la KG 40 ont commencé leur transformation sur Me 262 en janvier 1945.

– **I.(F)/100** : cette unité de reconnaissance stratégique a utilisé quelques Me 262A-1a/U3 aux côtés de ses Arado 234.

– **NAGr. 1** : quelques Me 262A sont arrivés à Zerbst en février 1945. L'unité a été dissoute le 10 avril.

– **NAGr. 13** : transformation commencée sur Me 262A-1a/U3 en avril 1945 à Lechfeld, mais non achevée.

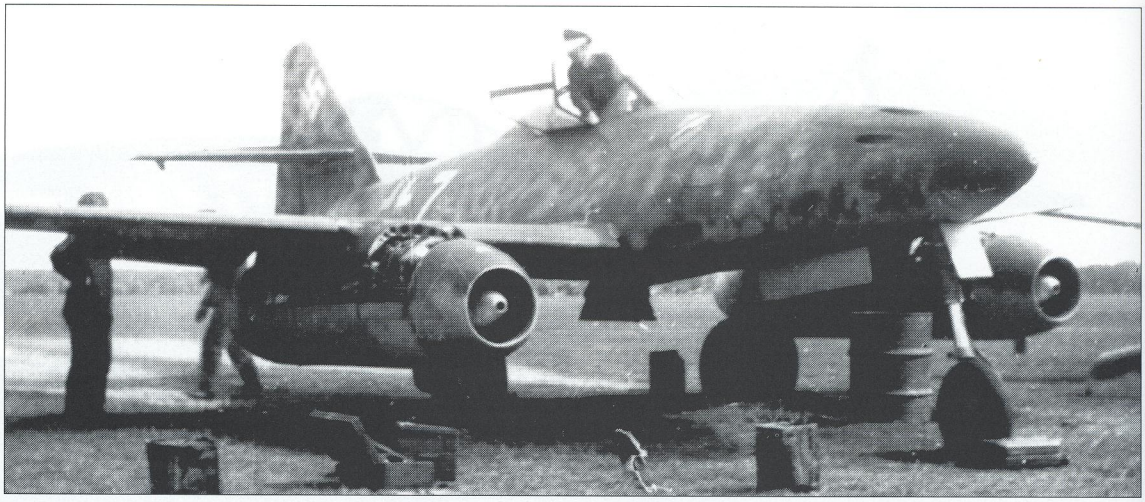
– **I./VVObdL** : l'unité expérimentale de l'état-major de la Luftwaffe, basée à Oranienburg, a reçu quelques appareils pour des missions de reconnaissance stratégique sur le front ouest, fin 1944.

– **Führerkurierstaffel** : unité de liaison du haut état-major, basée à Neuburg, elle était équipée de 7 appareils sous les ordres de l'*Oberleutnant* Hofrichter en février 1945.

Certains auteurs signalent aussi la présence de Me 262 à l'*Ergänzungsgruppe* KG(J) du IX. (J) *Fliekerkorps* et à la *Flugzeugüberführungsgeschwader* 1, destinés plus particulièrement à la formation des instructeurs.

(1) Les dates diffèrent sensiblement selon les sources.

The Me 262A-1a (112372) «white 7» of 9./JG 7 at Faßberg in May 1945. This aircraft was ferried to Lübeck by Wing Commander Warren E. Schrader, a New-Zealander ace, on May 29. Shipped to England, it is still displayed at Hendon, though with totally spurious markings.



Le « 7 » blanc sous un angle légèrement différent. L'appareil a été replié sur Faßberg par l'*Unteroffizier* Günther Engler en fin d'après-midi du 8 mai 1945, Saaz se trouvant en zone soviétique. (Archives J-Y. Lorant)

Celles données ici correspondent notamment aux dates citées par Manfred Boehme.

(2) *Warplanes of the Third Reich* (voir bibliographie plus bas).

(3) *The German Jets in Combat*. Le plus curieux de l'affaire est que, faute de témoin (son ailier ayant été fait prisonnier après avoir eu la stupide idée de se faire descendre par la *flak*), Urban Drew n'aura la confirmation de ces deux victoires qu'en... 1983. Le témoignage écrit de Georg-Peter Eder lui permettra de décrocher l'*Air Force Cross*, quarante ans après les faits.

(4) *JG 7, die Chronik eines Me 262-Geschwaders*.

(5) Keller, chef du NSFK (corps aérien du parti national-socialiste), est le père spirituel du projet du He 162 *Volksjäger* (chasseur populaire).

(6) *Ergänzungsjagdgeschwader*, escadre de chasse supplémentaire, réservoir de pilotes en cours d'instruction et d'avions; ces unités ne sont pas censées participer aux opérations, mais le III./EJG 2 est crédité d'au moins 20 victoires.

(7) Selon Rosch et Jurleit, il y en aurait eu trois. Cependant, il est possible qu'il y ait confusion avec les avions gardés en réserve à Straubing. Trois Me 262 de l'ISS de Memmingen et un de celle de Landshut sont répertoriés le 26 avril 1945 à la JV 44, mais on ignore depuis combien de temps cette unité les avait en compte.

(8) Le « S » signifie *Schnell* (rapide), montrant sans doute qu'à l'origine la KG 54 devait être équipée en chasseurs-bombardiers. Il ne semble pas, cependant, qu'elle ait jamais reçu de Me 262A-2a, version prévue pour être armée de bombes. La dénomination sera transformée en KG(J) 54 en janvier 1945, le « J » pour *Jagd* (chasse) dénotant le revirement des priorités de la Luftwaffe.

(9) Le E signifie *Ergänzung*, supplémentaire.

(10) R4M : R*akette* (roquette), 4 (pour 4 kg), M*inenkopf* (tête de mine – aérienne).

(11) *JG 7* (op.cit.)

(12) Robert Forsyth cite un *Aufklärungskommando Me 262*, formé à partir du III./EKG 1, dont on ne trouve trace nulle part ailleurs. Il est probable qu'il y ait ici confusion avec le *Kommando Braunegg* d'une part et le IV./EKG 1 d'autre part.

(13) *Les Premiers et les Derniers* - A.Galland - Y.Michelet, Paris, 1985.

(14) Bundesarchiv, RL 10/564.

(15) Ce renfort est mentionné par Robert Forsyth. Toutefois, il se peut qu'il s'agisse d'une confusion avec le fait que les pilotes du I./KG 51 aient reçu l'ordre de récupérer les avions qu'ils avaient cédés à la JV 44. Il semble bien, en effet, que la 2./KG 51 n'a jamais disposé de plus de douze ou treize appareils à Prague. Il est également vraisemblable que cette escadrille a tiré sur les ressources locales de la KG(J) 6.

NB – Nous avons pris le parti de franciser le genre des dénominations de la Luftwaffe. Ainsi *Geschwader* (escadre) est au féminin, *Gruppe* (groupe) au masculin, *Staffel* (escadrille) au féminin et *Stab* (état-major) au masculin. Si cette manière de procéder se démarque des pratiques habituelles de la presse française, nous pensons qu'elle est beaucoup plus logique. Pour *Squadron*, nous avons opté pour le masculin, en partie pour des raisons d'euphonie, mais aussi parce que ce mot est dérivé du français *escadron*, dénomination toujours d'actualité dans l'armée de l'Air française.

BIBLIOGRAPHIE UTILE

– *Warplanes of the Third Reich* - W.Green - Doubleday, New York, 1972.

– *Messerschmitt Me 262 Described* - K.A.Merrick - Kookaburra Technical Publ., Dandenong, 1972.

– *KG 51 Edelweiss* - W.Dierich - Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1973.

– *The German Jets in Combat* - J.Ethell & A.Price - Jane's, Londres, 1979.

– *JG 7, die Chronik eines Me 262-Geschwaders* - M.Boehme - Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1985.

– *The Messerchmitt Combat Diary, Me 262* - J.Foreman & S.E.Harvey - Air Resarch Publ., New Malden, 1990.

– *Strahljäger Me 262 im Einsatz* - M.Jurleit - Transpress, Berlin, 1993.

– *Luftwaffe Codes, Markings & Units* - B.C.Rosch - Schiffer Publ., Atglen, 1995.

– *JV 44, The Galland Circus* - R.Forsyth - Classic Publ., Burgess Hill, 1996.

– *German Jets versus the USAF* -W.N.Hess - Speciality Press, North Branch, 1996.■

Another view of «white 7» at Faßberg, where it was landed by Unteroffizier Günther Engler in the hope to escape the Soviet troops before they overran Saaz airfield.

Me 262 perdus en combat aérien

Date	Wk.Nr.	Unité	Pilote	Lieu	Vainqueur
28.08.44		I/51	Ofw Lauer	Termonde	P-47 78 FG
02.10.44	170069	I/51	Ofw Lauer	Rheine	P-47 365 FG
05.10.44	170093	I/51	Hpt Buttmann †	Nimègue	Spit 401 Sq
06.10.44	170117	I/51	Fw Fingerloos	Rheine	P-47 353 FG
07.10.44	110395	Kdo	Ofh Russel	Achmer	P-47 479FG
07.10.44	110405	Kdo	Lt Kobert †	Achmer	P-51 361 FG
07.10.44	170307	Kdo	Olt Bley	Achmer	n.i.
07.10.44		Kdo	Hpt Arnold †	Achmer	P-51 361 FG
13.10.44	170064	I/51	Ufz Delatowski	Volkel	Tem 3 Sq
15.10.44	170285	I/51	Fj Junghans †	Rheine	P-51 78 FG
29.10.44	110387	Kdo	Lt Schreiber	Nordhorn	Spit 4 Sq
01.11.44	110386	Kdo	Ofh Banzhaff	Zwolle	P-51 352 FG
03.11.44	110483	Kdo	Ofh Banzhaff †	Hittfeld	Tem 122 W (1)
06.11.44	110402	Kdo	Ofw Freutzer	Ahlhorn	n.i.
06.11.44	110490	Kdo	Ofw Lennartz	Brème	n.i.
08.11.44	110400	Kdo	Maj Nowotny †	Achmer	P-51 364 FG
08.11.44	110404	Kdo	Olt Schall	Achmer	(2)
08.11.44		Kdo	Ofw Baudach	Achmer	P-51 361 FG
30.11.44	170120	I/51	Ufz Sanio †	Helmond	?
03.12.44	150335	I/51	Olt Valet †	Rheine	Tem 80 Sq
09.12.44	500009	II/51	Fw Zander †	Schw.-Hall	P-47 365 FG
10.12.44	170108	I/51	Fw Lenk †	Nimègue	Tem 56 Sq
17.12.44	110501	II/51	Lt Lübking	Hesepe	Tem 122 W
23.12.44		I/7	Fw Wilkenloh †	Eindhoven	Spit 486 Sq
23.12.44		I/51	Olt Lamle	Heesch	Spit 411 Sq
25.12.44	170273	I/51	Fw Meyer †	Liège	Spit 403 Sq
01.01.45	500021	III/7	Lt Lönnecker	Faßberg	P-51 4 FG
01.01.45	500039	III/7	Ufz Detjens	Faßberg	P-51 4 FG
13.01.45	110601	I/51	Ufz Farber †	Giebelstadt	P-51 55 FG
14.01.45	110596	III/7	Fw Wurm †	Wittstock	P-51 353 FG
14.01.45	500039	III/7	Ufz Detjens	Wittstock	P-51 353 FG
14.01.45	110543	II/51	Ufz Christoph †	Rheine	Spit 332 Sq
23.01.45	170295	IV/51	Olt Holzwärth †	Hopsten	Tem 56 Sq
09.02.45	110799	I/54	Maj Sehrt	Francfort	P-51 359 FG
09.02.45	110791	I/54	Olt Draht †	Meerholz	(3)
09.02.45	110802	I/54	Olt Kahler †	Neuhof	(3)
09.02.45	500042	St/54	Ost Riedesel †	Camberg	(3)
11.02.45		III/7	Maj Grötzinger	Rheine	Tem 274 Sq
13.02.45	111920	I/51	Ofh Kramer	Cologne	?
14.02.45	110615	I/51	Fw Hoffmann (d)	Rheine	Spit 41 Sq
14.02.45	110571	II/51	Fw Witzmann †	Coesfeld	Typ 439 Sq
14.02.45	170068	II/51	Olt Richter †	Coesfeld	Typ 439 Sq
15.02.45	500075	10/11	Fw Becker	Handorf	P-51 55 FG
15.02.45	110942	III/54	Ufz Litzinger	Obergrasheim	?
17.02.45	110922	I/54	Olt Theeg †	Wolkshausen	P-51 365 FG
17.02.45	111002	St/7	Maj Weißenberger	Brandenburg	P-51 365 FG
21.02.45	170299	II/51	Ofh Röhde (d)	Stettin	P-51 356 FG
22.02.45	111544	St/7	Ufz Nötter	Stade	(4)
22.02.45	170778	III/7	Ofw Mattuschka	Hagenow	(4)
22.02.45	110781	III/7	Ofw Baudach †	Schonwalde	(4)
22.02.45	110918	I/51	Lt Piehl	Aix-la-Ch.	P-47 366 FG
22.02.45	111613	III/54	Ogf Brink	Landsberg	F-6 361 RS ?
25.02.45	110569	I/54	Fw Einhardt †	Langfeld	P-51 55 FG
25.02.45	111887	I/54	Lt Zimmermann	Giebelstadt	P-51 55 FG
25.02.45	110948	II/54	Lt Knöbel †	Iphofen	P-51 55 FG
25.02.45	111917	II/54	Lt Lackner †	Marktbreit	P-51 55 FG
25.02.45	111641	II/54	Fw Clausner †	Giebelstadt	P-51 55 FG
25.02.45	110491	EJG2	Olt Böhm †	Deberndorf	P-51 4 FG
01.03.45	110562	I/54	Fw Herbeck †	Giebelstadt	P-51 355 FG
01.03.45	500218	I/54	Lt Haberle †	Giebelstadt	P-51 355 FG
02.03.45	110553	II/51	Hpt Abel †	Nimègue	F-6 107 RS
02.03.45	111899	I/54	Fw Gorlitz	Wurtzbourg	P-51 354 FG
02.03.45	110913	I/54	Fw Griems †	Wurtzbourg	P-51 354 FG
02.03.45	110655	EKG	Ofh Metzbrand †	Dillingen	P-51 364 FG ?
03.03.45	110558	III/7	Hpt Guttmann †	Braunschweig	B-17 493 BG
03.03.45	110652	10/11	Fw Weidl (d)	Berlin	?
13.03.45	110915	I/51	Ofh Höhne	Xanten	P-47 365 FG
13.03.45	111966	I/51	Olt Hovestadt	Xanten	P-47 365 FG
13.03.45	111555	III/51	Ofw Schabinski	Coefeld	Spit 402 Sq
18.03.45	110808	I/7	Olt Wegmann	Wittenberg	B-17 457 BG
18.03.45	110780	III/7	Olt Seeler †	Berlin	B-17 457 BG
18.03.45		III/7	Lt Weiss †	Berlin	?
19.03.45	111005	III/7	Ofw Mattuschka †	Eilenburg	P-51 357 FG
19.03.45	111454	III/7	Lt Mayer †	Eilenburg	P-51 357 FG
20.03.45	111924	I/7	Ufz Mehn †	Kaltenkirchen	P-51 339 FG
20.03.45	110598	III/7	Ogf Gehlker †	Bad Segeberg	P-51 339 FG
20.03.45	501196	III/7	Ofw Büttner	Kiel	P-51 339 FG
21.03.45	500462	III/7	Ufz Kolbe †	Tharandt	P-51 339 FG
21.03.45	110819	III/7	Lt Weber †	Wenkwitz	Explosion B-17
21.03.45	111605	I/51	Ufz Erben †	Giebelstadt	P-47 ?
21.03.45	111973	I/51	Hpt Winkel †	Giebelstadt	P-47 ?
21.03.45	170118	I/51	Lt Diekmann †	Giebelstadt	P-47 ?
21.03.45	500069	I/54	Ufz Ehrecke †	Giessen	P-51 78 FG ?
22.03.45	500436	III/7	Fw Eichner †	Alt-Dobern	P-51 31 FG ?
22.03.45	110602	I/54	Ufz Egri	Giebelstadt	P-51 78 FG
22.03.45	110485	EJG2	Fj Recker †	Lechfeld	P-51 55 FG
24.03.45	111676	III/7	Olt Wörner	Northeim	(5)
24.03.45	110999	III/7	Lt Ambs	Wittenberg	(5)
24.03.45	110968	III/7	Ufz Giefing	Grössen	(5)
24.03.45		III/7	Olt Külp	Wittenberg	(5)
25.03.45		III/7	Olt Schaltze †	Rechlin	P-51 479 FG
25.03.45	110796	III/7	Fhr Ulrich †	Parchim	P-47 56 FG
25.03.45	110834	III/7	Lt v. Rettberg †	Parchim	P-47 56 FG
25.03.45	111738	III/7	Fw Taube †	Parchim	P-51 479 FG
28.03.45	111541	III/7	Ofw Lübking †	Dresde	B-17
30.03.45	111593	I/7	Lt Schulte †	Hemdingen	P-51 339 FG
30.03.45		III/7	Lt Schnörrer	Hambourg	B-17
30.03.45		I/7	Fw Geisthövel	Brème	P-51 339 FG
03.04.45	111745	JV44	Ofw Schallmoser	Collision	P-38
04.04.45		III/7	Maj Sinner	Rechlin	P-51 339 FG
04.04.45		III/7	Olt Schall	Parchim	P-51 339 FG
04.04.45		St/7	Maj Ehrler †	Schaarlippe	(6)
04.04.45		St/7	Ofw Reinhold †	Neu-Chemnitz	(6)
04.04.45		III/7	Lt Lehner †	Leipzig	(6)
04.04.45		III/7	Ufz Heckmann †	Leipzig	(6)
10.04.45		I/7	Olt Shuck	Berlin	P-51 20 FG
10.04.45		I/7	Ufz Köhler †	Berlin	(7)
10.04.45		I/7	Olt Wagner	Stendal	(7)
10.04.45		I/7	Gfr Heim †	Berlin	(7)
10.04.45		II/7	Olt Wever †	Neuruppin	(7)
10.04.45		III/7	Fj Windisch	Parchim	P-47 56 FG
10.04.45		III/7	Ufz Vigg	Parchim	P-47 56 FG
14.04.45		III/7	Olt Stahlberg (8)	Alt-Lönnewitz	P-51 354 FG
14.04.45		II/7	Fw Thimm	Riesa	P-51 353 FG
17.04.45		I/7	Ufz Fick †	Prague	P-51 339 FG
17.04.45		I/7	Lt Grunberg	Prague	P-51 339 FG
17.04.45		JV44	Ofw Schallmoser	Münich	B-17 305 BG
20.04.45		III/7	Ofw Buchner	Rotenburg	Spit 41 Sq
24.04.45		JV44	Ost Lützow (d)	Donauwörth	P-47 365 FG
28.04.45		JG7	Lt Geldmacher †	Prague	Soviétique ?

Abréviations : Tem = Tempest; Typ = Typhoon, Spit = Spitfire, † = tué, b = blessé, d = disparu.

(1) Le vainqueur est le *Wing Commander* J. Wray, commandant le 122 *Wing*. Il remporte une seconde victoire le 17.12.44.

(2) Il s'agit probablement du Me 262 poursuivi par le Lt Haydon (357th FG) et le Lt Fiebelkorn (20th FG) et non celui de Nowotny.

(3) Deux victoires sûres et deux probables ont été revendiquées par les 78th et 357th *Fighter Groups*.

(4) Cinq victoires confirmées et une probable ont été créditées aux 352 et 353th *Fighter Groups*; mais pas moins de douze «endommagés» ont été comptabilisés à ces groupes ainsi qu'à d'autres. Il est donc très difficile de faire la part des choses.

(5) Huit victoires ont été partagées entre le 31st et le 332nd *Fighter Groups*.

(6) Les 4th, 324th, 339th et 364th *Fighter Groups* revendiquent un total de 7 Me 262 détruits, sans compter les probables et endommagés.

(7) En tout 18 victoires ont été confirmées aux 4th, 20th, 56th, 352nd, 353rd, 356th et 359th *Fighter Groups*.

(8) Stahlberg est mort ce jour-là, mais pas à la suite de ce combat aérien.

Précisons que cette liste n'a pas la prétention d'être exhaustive; établie en grande partie à partir des documents allemands officiels et complétée à l'aide des renseignements publiés dans les ouvrages cités plus haut, elle n'est donnée qu'à titre purement informatif.

Ne sont repris sur cette liste que les appareils dont les pilotes ont été formellement identifiés. Par exemple, le 10 avril 1945, la JG 7 perd 19 Me 262 dont le nom des pilotes n'a pu être retrouvé. Les rapprochements entre les pertes allemandes et les victoires alliées doivent être accueillis avec prudence; dans bien des cas, il ne s'agit que de probabilités. C'est la raison pour laquelle nous avons renoncé à faire figurer le nom des pilotes alliés vainqueurs, car, dans la plupart des victoires multiples, il est quasiment impossible de déterminer qui a abattu qui.

Me 262

LE PALMARÈS DES AS

Major Georg-Peter Eder	Ekdo, III./JG 7	25	(78)	b 16.02.45
Leutnant Rudolf Rademacher	11./JG 7	24	(126)	
Hauptmann Franz Schall	Ekdo, 10./JG 7	17	(137)	† 10.04.45
Oberstleutnant Heinz Bär	EJG 2, JV 44	16	(220)	
Major Erich Rudorffer	II./JG 7	14	(222)	
Leutnant Hermann Buchner	III./JG 7	12	(58)	
Leutnant Karl Schnörrer	Ekdo, 11./JG 7	11	(46)	b 30.03.45
Oberleutnant Hans Stehle	1./JG 7	11	(26+)	
Leutnant Joachim Weber	EKdo, III./JG 7	9	(9+)	† 21.03.45
Oberfeldwebel Erich Büttner	III./JG 7	8	(8)	† 20.03.45
Major Erich Ehrler	Stab/JG 7	8	(205)	† 06.04.45
Generalleutnant Adolf Galland	JV 44	8	(104)	b 26.04.45
Feldwebel Otto Pritzl	III./JG 7	8	(18+)	
Oberleutnant Walter Schuck	3./JG 7	8	(206)	
Oberleutnant Günther Wegmann	Ekdo, III./JG 7	8	(21)	b 18.03.45
Major Theodor Weißenberger	Stab/JG 7	8	(208)	
Oberleutnant Kurt Welter	10./NJG 11	8	(51+)	
Leutnant Alfred Ambs	III./JG 7	7	(7 ?)	
Oberfeldwebel Heinz Arnold	III./JG 7	7	(49)	† 17.04.45
Unteroffizier Peter Köster	EJG 2, JV 44	7	(7 ?)	
Fahnenjunker Ernst Pfeiffer	EJG 2, III./JG 7	7	(7 ?)	
Unteroffizier Anton Schöppler	III./JG 7	7	(13 +)	
Feldwebel Karl-Heinz Becker	10./NJG 11	6	(6)	
Leutnant Helmut Lennartz	III./JG 7	6	(11)	
Leutnant Fritz Müller	III./JG 7	6	(22)	
Leutnant Alfred Schreiber	Ekdo, III./JG 7	6	(6)	† 26.11.44
Oberstleutnant Johannes Steinhoff	St/JG 7, JV 44	6	(176)	b 18.04.45
Oberfeldwebel Helmut Baudach	III./JG 7	5	(19+)	† 22.02.45
Fähnrich Friedrich Ehrig	III./JG 7	5	(5)	
Oberleutnant Hans Grünberg	I./JG 7, JV 44	5	(82)	
Leutnant Rudolf Harbort	EJG 2, JG 7	5	(60+)	
Gefreiter Heim	I./JG 7	5	(5)	† 10.04.45
Leutnant Bruno Mischkot	IV.(Erg)/JG 7	5	(7)	† 1945
Leutnant Klaus Neumann	St/JG 7, JV 44	5	(37)	
Major Wolfgang Späte	JG 400, JG 7	5	(99)	
Oberfähnrich Walter Windisch	EJG 2, III./JG 7	5	(7+)	

Dans la troisième colonne, entre parenthèses, figure le nombre total de victoires revendiquées par chaque pilote.
Les victoires de G-P. Eder sur Me 262 sont fortement controversées et son palmarès, comme d'ailleurs celui d'un grand nombre d'autres pilotes, est donné sous toute réserve. La liste a été dressée à partir d'informations communiquées par Winfried Bock et Jack Foreman que nous remercions pour leur aide.

LE GLOSTER METEOR
Une étoile filante

CHRISTOPHER SHORES

AVEC LE Gloster Meteor, les Britanniques revendiquent le fait d'avoir été les premiers à mettre un avion de chasse à réaction en service. Cependant, par prudence, mais aussi en raison d'une production moins massive que celle du Me 262, le Meteor n'a réellement fait son apparition au front qu'en février 1945 et, encore a-t-il été surtout employé pour les attaques au sol. Le Meteor n'a jamais rencontré le moindre avion allemand en vol et encore moins un Me 262, frustrant ainsi des générations d'historiens aéronautiques qui supputent encore sur les mérites respectifs des deux appareils.

À la suite des essais des divers prototypes du Gloster Meteor I, une série de 20 appareils est lancée. Quatre appareils sont conservés par le constructeur pour poursuivre les essais, tandis que les seize autres (EE213 à 229, sauf EE223) sont destinés à l'évaluation opérationnelle. Les performances du Mk.I sont loin d'être superlatives : avec une vitesse maximale de 655 km/h à 9 000 mètres et de 615 km/h au niveau de la mer, il est surclassé par la plupart des chasseurs à moteur conventionnel. Cependant, chez Gloster, on travaille déjà sur les futures séries aux performances incomparables.

UNE UNITÉ D'ÉLITE

En juillet 1944, les Alliés ont pris pied sur le sol français et livrent de dures batailles pour faire éclater leur encerclement à proximité des têtes de pont. Le sud de l'Angleterre et Londres se trouvent sous la menace directe des bombes volantes V-1 tirées depuis les sites établis dans le Pas-de-Calais. Avec en arrière-plan ces événements, dont l'issue reste encore incertaine pour les Alliés, le N° 616 *Squadron*, opérant sur Spitfire Mk.VII (version haute altitude) depuis Manston, sur la côte sud-est, est choisi pour être la première unité transformée sur chasseur à réaction. Le choix n'est pas le fruit du hasard; le N° 616 *Squadron* constitue l'une des unités d'élite du *Fighter Command*, ancienne escadrille du *Wing* de Tangmere, qui s'est couverte de gloire pendant la bataille d'Angleterre. Elle est alors commandée par le *Squadron Leader* Leslie W. Watts, un as de Malte.

Le 21 juillet, deux appareils réservés à l'entraînement (EE213 et 214) sont pris en compte pour commencer l'instruction des pilotes. Deux jours plus tard, cinq machines opérationnelles arrivent de Farnborough. Le Meteor se révèle un appareil docile et sans vice. La transformation est donc assurée rapidement et, dès le 26 juillet, un *flight* est prêt à entrer en service contre les V-1.

Dans la situation actuelle, il serait trop risqué de déployer le Meteor sur le continent et son autonomie limitée ne permet de l'engager que contre les bombes volantes allemandes. Le 27 juillet, le *Flying Officer* T.D. Dixie donne la chasse à un V-1, mais doit dégager au moment où il pénètre dans une zone de barrages de ballons. Plusieurs autres poursuites s'achèvent sans succès.

UNE PLÉTHORE D'HUILES

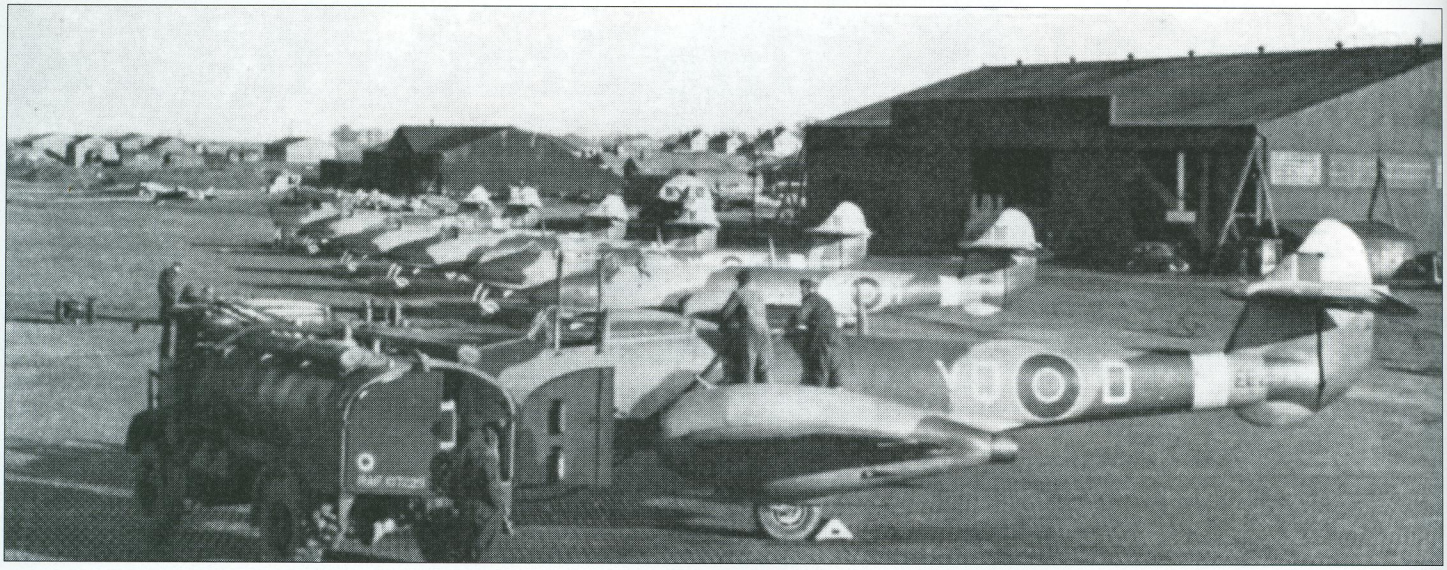
L'arrivée des « jets » provoque quelques remaniements au sein du N° 616 *Squadron*, dont le commandement est pris par le *Wing Commander* Andrew McDowell, un vétéran de la bataille d'Angleterre, as aux 12 victoires. Sa nomination doit beaucoup à sa réputation, mais aussi au fait qu'il a été l'un des pilotes d'essai du Meteor chez Gloster. Il est secondé par un autre pilote, au même rang élevé, H.J. Wilson, qui, privilège des *Wing Commanders*, vole sur un appareil portant ses initiales (« HJW ») comme code d'identification. Rappelons que les autres appareils portent les lettres « YQ », suivant le code attribué au N° 616 *Squadron*. Avec l'arrivée de ces officiers de haut rang, le *Squadron Leader* L.W. Watts est relégué au rôle de commandant du *flight* opérationnel. Parmi les pilotes sous ses ordres se trouve un Français libre, le *Flying Officer* Clerc. En dépit de cette pléthore d'huiles, début août seuls huit Meteor sont en service, parmi lesquels deux appareils réservés à l'instruction.

LA CHASSE AUX « DIVERS »

Le 4 août, le N° 616 *Squadron* remporte son premier succès contre les V-1. Vers 16h10, le *Flying Officer* Dean, évoluant à 1 300 mètres au-dessus de Tornbridge, est averti de la présence d'un objet volant à environ 640 km/h, à 2 500 mètres d'altitude, sur une trajectoire nord-nord-est. Malheureusement, une épaisse couche nuageuse gêne le pilote pour repérer sa cible.

Le *Flight Lieutenant* M.M. Mullenders du N° 616 *Squadron* fait une démonstration à bord de son Meteor Mk.III EE240 (« R » rouge) au-dessus de la Belgique en février 1945, afin de familiariser la DCA et la chasse alliées avec la silhouette du nouveau chasseur.
(Photo M. Robinson)

Flying the all-white Meteor Mk.III EE240 (red «R»), Flight Lieutenant M.M. Mullenders of N°616 Squadron roamed the skies over Belgium and Holland in February 1945 to help Allied AA servants and fighter pilots to recognize this new silhouette.



Alignement de Meteor Mk.I (au premier plan, le EE217) du N° 616 *Squadron* sur le terrain de Manston, au cours de l'été 1944. (Archives P-A. Tilley)

Grimpant pleins gaz, il finit par apercevoir un point noir se détachant sur le coton blanc des nuages. Il reconnaît la silhouette immanquable d'un « Diver », nom de code attribué aux V-1 par la RAF. Il pique à près de 720 km/h et s'en rapproche plein arrière. Malheureusement ses canons s'enrayent dès le premier obus. Alors, Dean choisit la méthode directe, la plus dangereuse, pour en venir à bout. Il amène le bout de son aile sous celui de la bombe volante et, en basculant son avion, il déséquilibre le V-1 qui percute le sol à six kilomètres au sud de la ville.

Vingt-cinq minutes plus tard, le *Flying Officer* J.K. Rodger engage un autre « Diver » à 900 mètres au-dessus de Tenterden. Tirant deux courtes salves par derrière, il fait exploser le V-1 en vol. Alors que deux autres Meteor sont affectés à l'escadrille, le 7 août, Dean abat un nouveau V-1 près de Robertsbridge, cette fois avec ses canons. Trois jours plus tard, il revendique une troisième bombe volante qui s'écrase près d'Ashford.

SUCCÈS CONTRE LES V-1

Le 15 août, le dernier Spitfire Mk.VII quitte l'unité qui est désormais entièrement équipée en chasseurs à réaction. Jusque là, le N° 616 *Squadron* a été épargné par les accidents, mais dans le soirée du 15 août, le *Flight Sergeant* D.A. Gregg, qui n'a pas réussi à trouver sa zone de patrouille, tente un atterrissage près d'Ashford. Il s'écrase au cours de l'approche et se tue.

Les succès s'accumulent contre les bombes volantes sans défense. Dix sont abattues jusqu'au 29 août, date de la dernière victoire contre les V-1. Les patrouilles se poursuivent début septembre, mais les V-1 se font rares, en grande partie grâce à l'avance des troupes alliées dans le nord de la France et en Belgique.

Le reste du mois est consacré à l'entraînement et les Meteor sont engagés dans des attaques simulées de bombardiers américains, de manière à permettre aux P-47 et aux P-51 de trouver de nouvelles tactiques adaptées à la lutte contre les Me 262 qui commencent à faire planer une certaine menace sur les raids de l'USAAF.

ARRIVÉE AU FRONT

À cette période, la version Mk.III du Meteor est entrée en production. Les quinze premiers exemplaires (EE230 à 244) ne se distinguent du Mk.I que par leur verrière améliorée, désormais coulissante, et quelques détails mineurs. À partir du seizième exemplaire, le Mk.III reçoit le réacteur Rolls-Royce Derwent I de 905 kgp (au lieu du Welland I de 770 kgp), qui offre à l'appareil un gain de vitesse de l'ordre de 130 km/h en altitude et lui permet d'atteindre le plafond pratique de 13 200 mètres (au lieu de 12 000). Toutefois, seules les premières machines, aux performances identiques à celles du Mk.I, entreront en service avant la fin de la guerre. Les deux premiers Mk.III sont pris en compte par le N° 616 *Squadron* le 18 décembre 1944.

Avec l'arrivée de ces nouvelles machines, le transfert sur le continent est imminent. Le 17 janvier 1945, le N° 616 *Squadron* part pour Colerne (Wiltshire) et passe trois jours plus tard sous le contrôle du 84 *Group* de la 2nd *Tactical Air Force*. Le 28 janvier, des Dakota viennent emmener les équipes au sol et quatre pilotes en Belgique, où ils sont rejoints le 4 février par les pilotes ayant effectué la traversée à bord de quatre Meteor Mk.III. Le détachement prend ses quartiers sur la base B.58, à Bruxelles-Melsbroek. Les quatre machines ont été spécialement revêtues d'une couche uniforme de peinture blanche pour faciliter leur identification en vol. Les pilotes et les avions sont les suivants :

– EE 225 P Wg.Cdr. A. McDowell
– EE239 Q Sqn.Ldr. D.A. Barry
– EE240 R F/Lt. M.M. Mullenders
– EE241 S F/O. J.K. Rodgers

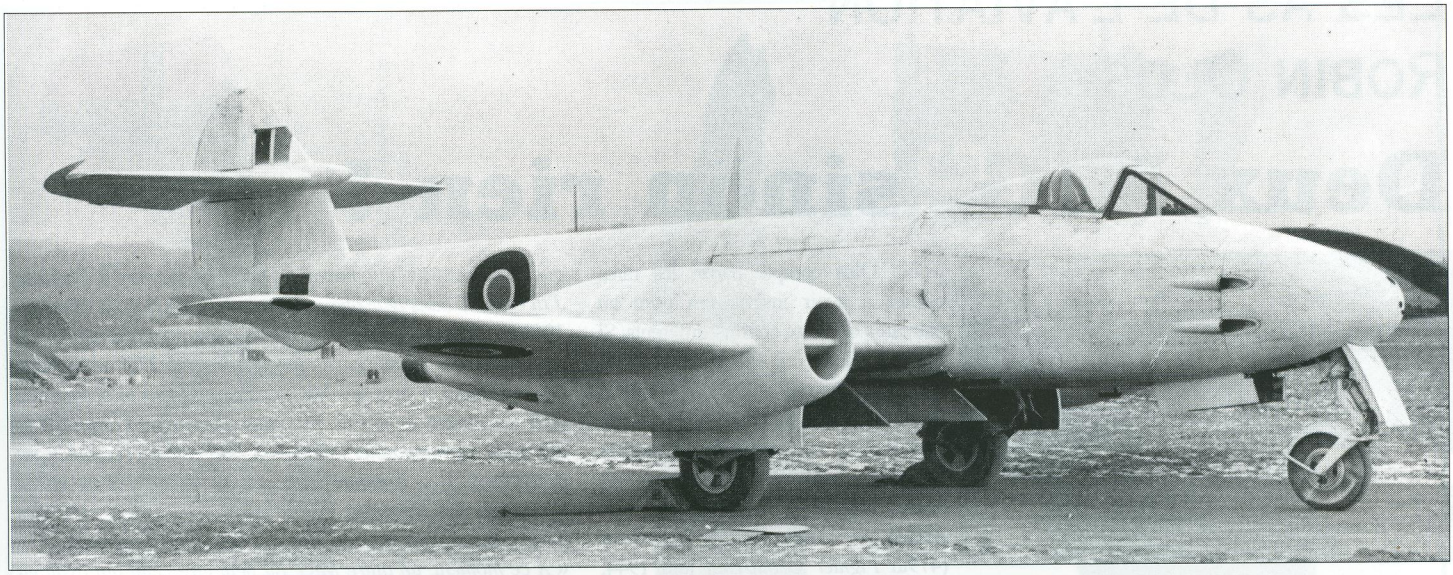
À son arrivée à Bruxelles, le *flight* est incorporé au 139 *Wing*, mais en raison des conditions atmosphériques, aucun vol ne peut avoir lieu avant le 8 février. Un certain nombre de sorties est effectué pour familiariser la DCA et la chasse alliées avec la silhouette du Meteor.

Pendant ce temps en Angleterre, le reste du *Squadron* fait mouvement sur Andrews Field le 28 février et début mars, il retourne aux patrouilles anti-V-1. Cette fois, les bombes volantes sont larguées en vol par des He 111. La première alerte, le 3 mars, sera aussi la dernière.

ARADO CONTRE METEOR

Le 19 mars, à Melsbroek, deux bombardiers à réaction Arado Ar 234, jaillissant des nuages, larguent six bombes à fragmentation sur la piste. L'une d'entre elles explose devant un hangar, endommageant un Meteor. C'est la seule rencontre entre avions à réaction allemands et alliés de la guerre.

Line-up of early-production Meteor Mk.Is (EE217 on foreground) of N°616 Squadron, at Manston, Summer 1944.



L'un des trois Meteor Mk.III appartenant au détachement du N° 616 *Squadron* à Melsbroek, début février 1945. Il s'agit du « R » rouge (EE240) qui promena sa silhouette blanche sur la plupart des bases alliées de Belgique et de Hollande.
(Archives P-A. Tilley)

Le 26 mars, le *flight* s'installe à B.77 (Gilze-Rijen, Pays-Bas), où il est rejoint par les reste de l'unité le 1er avril. Le premier décollage sur alerte des « jets » de la RAF sur le front a lieu le 3 avril 1945 à 16h50, mais l'interception se solde par un échec. Le 9 avril, les quatre appareils blancs sont renvoyés en Angleterre pour y être repeints. Le 13 avril, le N° 616 *Squadron* se trouve à B.91 (Kluis, près de Nimègue). Les pilotes reçoivent l'autorisation de mener des reconnaissances armées au-delà des lignes dans le nord des Pays-Bas. La première mission se déroule le 16 avril dans le secteur Utrecht-Amsterdam, mais elle tourne court à cause d'un brouillard persistant.

MITRAILLAGES AU SOL

Le 17 avril, le *Squadron* réalise 23 sorties. Le *Flight Lieutenant* M. Cooper aperçoit un gros camion près d'Ijmuiden, l'attaque et le détruit. Les mitraillages contre les convois allemands se multiplient dans les jours suivants et, le 20 avril, l'unité se pose à B.109 (Quackenbrück), en territoire allemand. Le 24 avril, au cours du mitraillage de l'aérodrome de Nordholz, un Ju 88 est endommagé au sol.

Le 29 avril, le N° 616 *Squadron* déplore ses deux premiers tués au front, lorsque les appareils des *Squadron Leader* L.W. Watts et *Flight Sergeant* B. Cartmel entrent en collision et explosent en plein vol.

Le 2 mai, deux des meilleurs pilotes du 83 *Group*, auquel l'unité vient d'être rattachée, sont mutés au N° 616 *Squadron*. Le *Wing Commander* W.E. Schrader, un as néo-zélandais aux 12 victoires, remplace Andy McDowell à la tête de l'escadrille et le *Squadron Leader* F.A.O. Gaze, un as australien, remplace Watts, tué trois jours plus tôt.

Au cours des dix derniers jours de combat, le N° 616 *Squadron* effectue un grand nombre de sorties au-dessus des têtes de pont de l'Elbe. Le 3 mai, l'escadrille s'installe à B.156 (Luneberg) et, au cours de cette journée, Schrader et le *Flight Lieutenant* A.G.P. Jennings mitraillent par surprise le terrain de Schonberg, y détruisant au sol 2 Ju 87, 2 He 111, 1 Bf 109 et 1 Fi 156. Deux jours plus tard, les combats cessent dans le nord de l'Allemagne, sans que les Meteor n'aient jamais eu la moindre occasion de se mesurer à leur homologues allemands.

UNE SECONDE UNITÉ

Pendant ce temps, en Angleterre, le N° 504 *Squadron* du *Wing Commander* M. Kellet a fait mouvement début avril sur Colerne et le 10, il commence à percevoir les nouveaux Meteor Mk.III. Huit sont pris en compte le premier jour et huit autres dans les semaines suivantes. Le *Squadron* a terminé son instruction début mai, mais il est bien trop tard pour l'envoyer sur le continent.

Peu après la fin des hostilités, le N° 504 *Squadron* prend part à un exercice qui montre les possibilités du Meteor en combat aérien. Le 29 mai, l'escadrille décolle pour intercepter un grand nombre de Lancaster, escortés par des Mustang de la RAF. Grimpant à 6 600 mètres, les Meteor attaquent le dispositif au-dessus de Newbury. Leur vitesse est trop importante pour permettre aux Mustang d'intervenir. Les Meteor revendiquent six Lancaster « confirmés » et trois autres « endommagés ». Deux Meteor s'amusent à donner la chasse à deux Mustang; ils les rattrapent sans mal, « abattent » le premier et « endommagent » le second. Impliqués ensuite dans un combat tournoyant, ils admettent la « perte » de l'un des leurs.

UN MATCH QUI N'A PAS EU LIEU

Immense frustration pour les historiens aéronautiques, le Meteor ne s'est jamais frotté au Me 262 en combat. On ne saura donc jamais quel était le meilleur. Cependant, les divers pilotes alliés qui ont eu l'opportunité de tester les deux appareils après la guerre sont unanimes : le Me 262 était supérieur à n'importe quel chasseur allié alors en service, y compris le Meteor et le Vampire.

Quelles qu'en soient l'importance en combat aérien, la puissance, la vitesse et la maniabilité ne sont pas les seuls éléments qui permettent d'emporter la décision. Le problème majeur posé par les avions à réaction en 1944/45 réside dans l'innovation technique qu'apporte ce nouveau mode de propulsion, un aspect que les Allemands n'ont compris et maîtrisé que trop tardivement. Qu'en était-il des Britanniques ? Le 29 mai, deux Meteor engagent à l'exercice un combat tournoyant contre des Mustang. S'agissait-il d'un jeu ou d'une grossière erreur d'appréciation ?

Cependant, le Me 262 souffrait de deux graves handicaps : une qualité de production inférieure aux standards alliés et le faible niveau d'instruction de ses pilotes. À l'exception d'une poignée d'as, la plupart des pilotes de Me 262 auraient sans doute souffert face au Meteor. Mais, on en reste au stade des conjectures. ■

One of the three all-white Meteor Mk.IIIs – EE240 (red «R») – of the operational flight of N° 616 Squadron at Melsbroek (Belgium), early February 1945.

LES AS DE L'AVIATION
ROBIN OLDS

Deux MiG, sinon rien !

Robin Olds, au centre avec les moustaches, parmi ses pilotes du 555th *Tactical Fighter Squadron*, après son doublé du 20 mai 1967.

Robin Olds compte parmi les rares pilotes à avoir inscrit son nom au palmarès de deux conflits différents. Si d'autres pilotes ont réussi à augmenter en Corée un score établi au cours de la Seconde Guere mondiale, Olds est le seul à avoir revendiqué de nouvelles victoires pendant la guerre du Viêt Nam... vingt-deux ans plus tard.

Arrivé au 434th *Fighter Squadron* (479th *Fighter Group*) en juin 1944, Olds remporte ses deux premières victoires le 14 août. Un triplé le 25 août en fait un « as » en seulement deux combats. Avec un doublé le 14 février 1945, il porte son score à 9 victoires et devient du même coup le *top scorer* de la 8th *Air Force* sur P-38. Après la transformation de son unité sur P-51D, il ajoute un nouveau doublé le 19 mars 1945 et remporte sa douzième et dernière victoire de la guerre le 7 avril.

Il baptise tous ses appareils « Scat » et son dernier P-51D (« Scat VI ») a connu deux décorations différentes. Olds a tenu à y inscire 24 croix gammées, ajoutant à ses victoires aériennes, les avions qu'il a détruits au sol.

Après la guerre, il commande la première patrouille acrobatique de l'USAF sur avion à réaction et défraye la chronique en épousant Ella Raines, une star d'Hollywood. Il termine second de la Thomson Jet Trophy Race en 1946.

Promu colonel, ce pilote au caractère bien trempé est rappelé au front, au Viêt Nam, en octobre 1966 dans le cadre de l'opération « Bolo ». Nommé commandant du 8th *Tactical Fighter Wing*, basé à Ubon (Thaïlande), il est chargé de rétablir la supériorité aérienne au-dessus du Nord Viêt Nam. Le premier jour de l'opération, le 2 janvier 1967, les F-4 revendiquent 7 MiG-21 sans la moindre perte. « Bolo » se solde par un large succès, tant sur le plan tactique que sur le plan médiatique. Les pilotes américains retrouvent le moral et le soutien de la presse, une euphorie qui sera de courte durée.

Olds revendique quatre victoires à titre personnel : un MiG-21 le 2 janvier, un second le 4 mai et deux MiG-17 le 20 mai. Promu *Brigadier-General*, il quitte le Viêt Nam peu de temps plus tard.

Dans une interview donnée à un hebdomadaire new-yorkais, Olds a retracé les temps forts de son doublé du 20 mai :

« *Dès que nous avons franchi la côte du Nord Viêt Nam, les opérateurs radar nous ont avertis de la présence de MiG. Nous volions tous sens aux aguets, mais, malgré tout, le premier avertissement est arrivé trop tard, parce que les MiG étaient déjà en train de nous dégringoler dessus. Nous étions à une trentaine de kilomètres de l'objectif quand ils ont pointé leur nez. Je commandais deux sections de Phantom (huit appareils) et nous avons été coiffés par quinze ou seize MiG. Pour un p... de combat, ce fut un p... de combat ! Pour vous dire, j'en avais vu seulement un ou deux de cette trempe avant. Ça a duré, à vue de nez, douze ou treize minutes, une éternité en combat aérien. En général, ça ne dépasse pas deux ou trois minutes. Les MiG étaient particulièrement agressifs et ils étaient nombreux.*

« *Quand ils nous sont tombés dessus, j'ai viré pour me retrouver derrière un groupe de quatre. J'ai alors aperçu quatre autres MiG qui montaient à notre rencontre à 4 heures. J'ai basculé dans leur direction, mais une section de Thud* [F-105] *m'a coupé la route et j'ai dû interrompre momentanément ma manœuvre. Je suis parti dans un virage à 270° en tonneau pour rattraper le gros des MiG en dessous, sans m'occuper de ceux qui étaient au-dessus. Au milieu du virage, j'ai tourné la tête pour voir mon ailier. Son avion était en feu et commençait à redresser. Il a continué à monter et lorsqu'il s'est mis à décrocher, les verrières et les sièges se sont éjectés. Les parachutes se sont ouverts, au moins ils s'en étaient tirés.*

« *À ce moment, un autre MiG, ou peut-être celui qui avait eu mon ailier, m'a tiré dessus. Les obus volaient tout autour de l'habitacle. J'ai dégagé sur la gauche et je m'en suis débarrassé sans même l'avoir vu. J'ai alors plongé sur d'autres MiG plus bas. Ils ont formé un cercle défensif. Une moitié du cercle survolait l'aérodrome de Kep. Impossible de les suivre dans cette moitié, parce qu'à chaque fois que vous vous en approchiez, le ciel s'emplissait de traçantes et de flocons de* flak. *Ils s'y trouvaient bien à l'abri. Le truc consistait à se retrouver derrière eux dans l'autre moitié du cercle. Plus facile à dire qu'à faire. Chaque fois que je rentrais dans la danse pour essayer de tirer un missile sur un MiG, deux de ses congénères sortaient du cercle et me collaient aux fesses. J'ai fait quatre passes avant de tirer un Sparrow et descendre l'un des MiG. À chaque fois, j'en avais deux autres derrière qui poivraient ma verrière.*

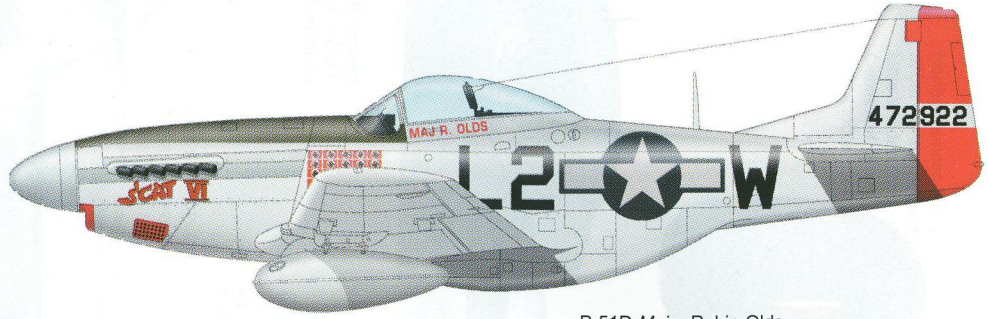
« *J'ai aperçu un MiG isolé au ras des pâquerettes. Il volait lentement en faisant des huit entre deux collines. J'ai pensé qu'il devait diriger la manœuvre et qu'à chaque fois qu'un MiG était menacé, il dirigeait les autres sur nous.*

« *À un moment, les Thud, de retour de mission, ont traversé la zone des combats. C'était assez cocasse. Vous aviez les Thud lancés à 600 nœuds au beau milieu de la bagarre, des MiG dans tous les coins et tous les gaziers avec leur F-4 ! On s'est retrouvés un peu à l'étroit pendant quelques secondes. Je ne sais pas pourquoi il n'y a pas eu de collision.*

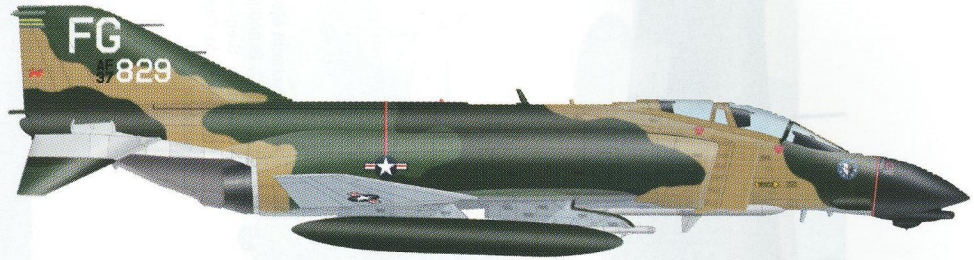
« *On allait bientôt avoir des problèmes de coco et j'ai gueulé aux gaziers de rompre et de foutre le camp. Je les ai suivis tout en repensant au MiG isolé. J'ai jeté un œil à ma jauge en faisant de rapides calculs. J'ai piqué au ras du sol et suis revenu sur le lieu du combat. Je ne volais pas à plus de trois mètres du sol. Quand je me suis approché de lui, le MiG a fait demi-tour en direction des collines. Il a dû me voir venir, car il a commencé à zigzaguer, toujours bas, mais PC allumée. J'ai dû réduire pour rester dans son sillage. Je l'ai suivi jusqu'à l'entrée d'une gorge. Il était à portée d'un Sidewinder, mais je savais qu'à cette altitude le missile serait leurré par la chaleur du sol. Je voulais que sa silhouette se détache sur le ciel. Quand il s'est engagé dans la vallée, j'ai dit à mon opérateur radar : "* Steve, regarde ! Cet enfant de salaud va devoir percuter les flancs du canyon ou redresser. De toute façon, il est cuit !" *Au bout de la vallée, il a redressé. J'ai fait la même chose derrière lui et j'ai appuyé sur la détente. Le Sidewinder a quitté son rail et s'est dirigé droit sur le MiG. Boum ! Circulez, y a plus rien à voir !*

« *Il était vraiment temps de se tirer de là. J'ai tout juste réussi à rejoindre la citerne. Ric-rac. Il me restait à peine 400 kg de carburant... huit minutes de vol !* ».

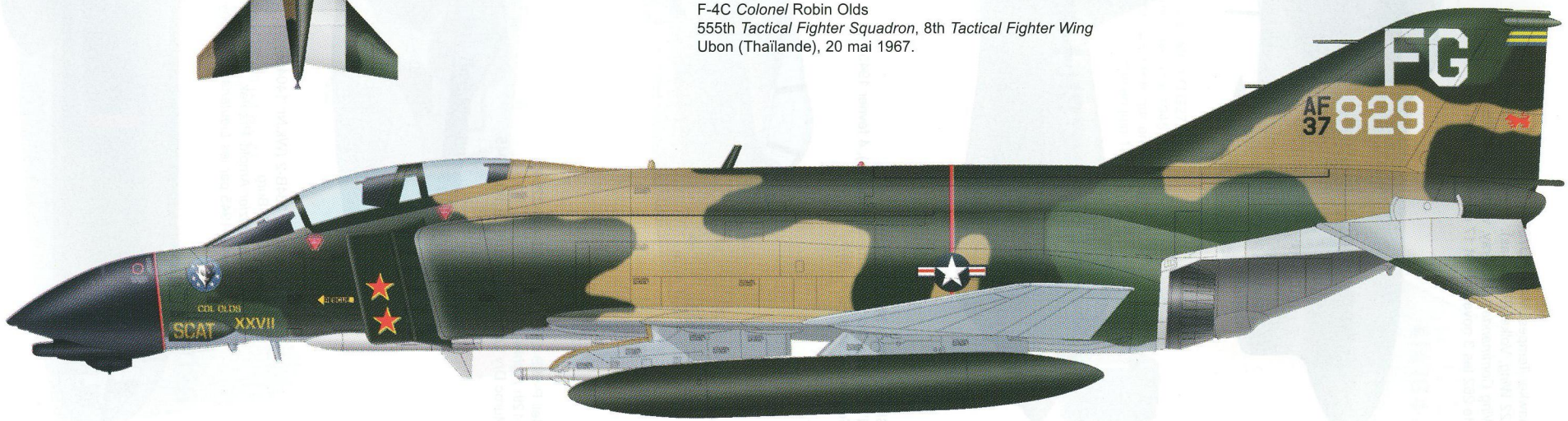
Pierre-André Tilley - © 04.1998



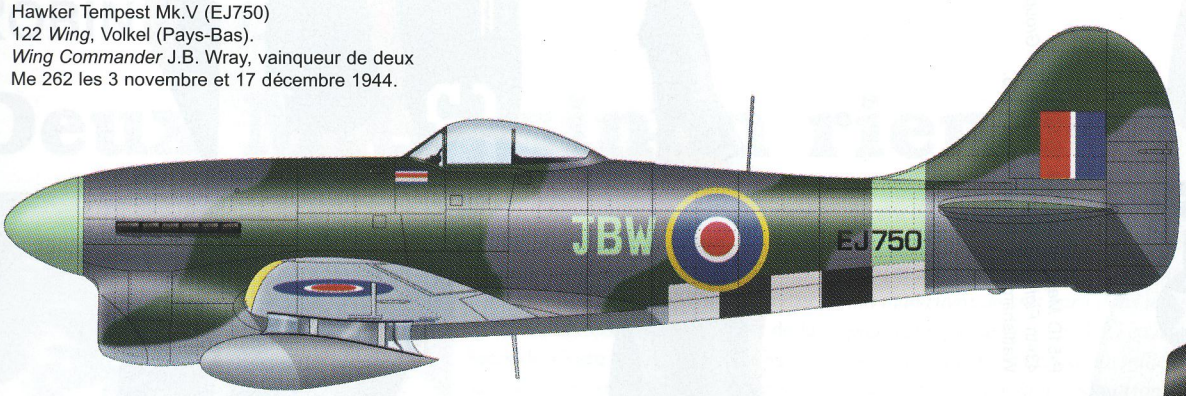
P-51D *Major* Robin Olds
434th *Fighter Squadron*, 479th *Fighter Group*
Wattisham (Angleterre), 8 mai 1945.



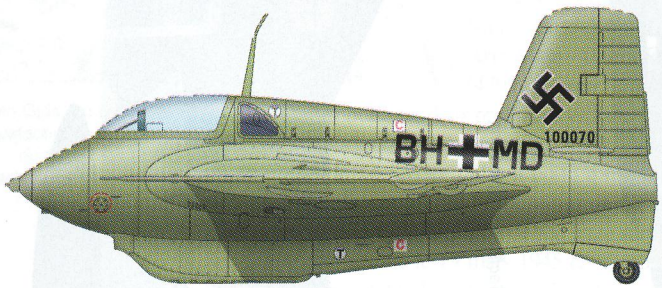
F-4C *Colonel* Robin Olds
555th *Tactical Fighter Squadron*, 8th *Tactical Fighter Wing*
Ubon (Thaïlande), 20 mai 1967.



Hawker Tempest Mk.V (EJ750)
122 *Wing*, Volkel (Pays-Bas).
Wing Commander J.B. Wray, vainqueur de deux Me 262 les 3 novembre et 17 décembre 1944.

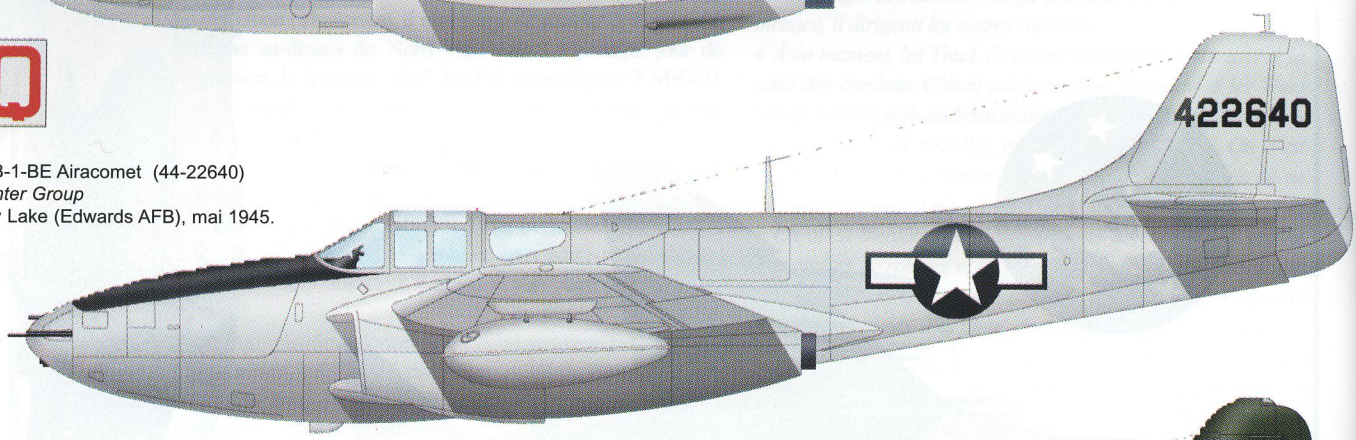


Heinkel He 162A-2 (Wk.N
1./JG 1, Leck, 8 mai 1945
Leutnant Rudolf Schnitt



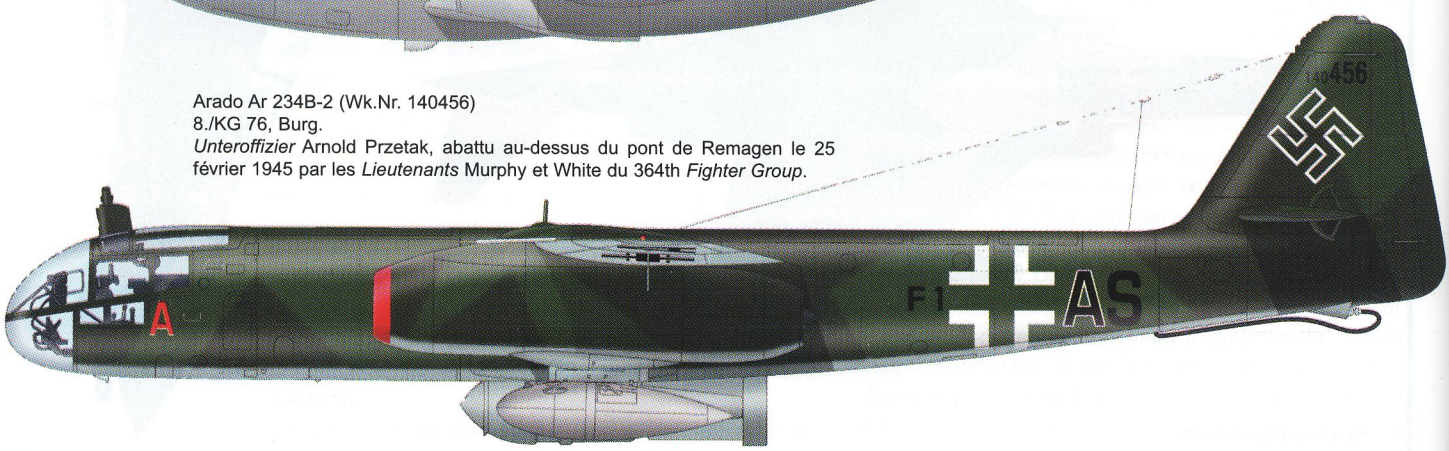
Messerschmitt Me 163B-1a (Wk.Nr. 100070)
1./JG 400, Brandis.
Feldwebel Siegfried Schubert, tué lors de l'explosion de l'appareil à l'atterrissage le 7 octobre 1944.

Gloster Meteor Mk.III (EE239)
N° 616 *Squadron*, Melsbroek (Belgique), 4 février 1945.
Squadron Leader D.A. Barry



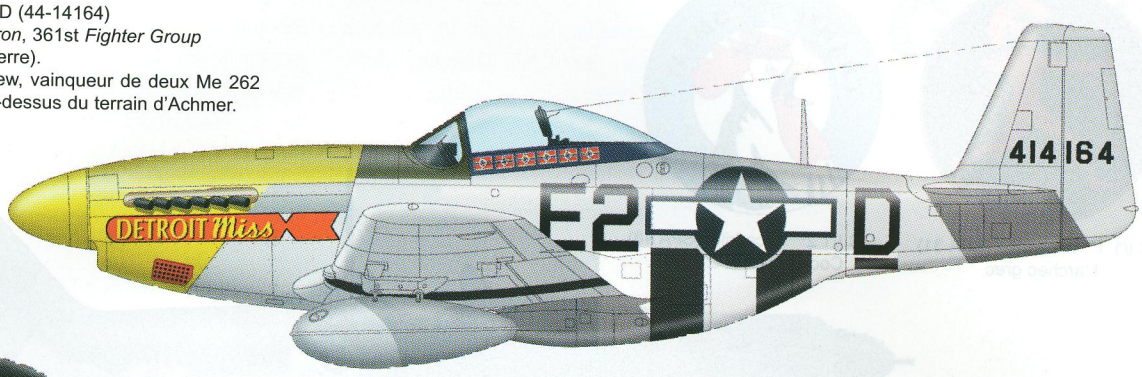
Bell P-59B-1-BE Airacomet (44-22640)
412th *Fighter Group*
Muroc Dry Lake (Edwards AFB), mai 1945.

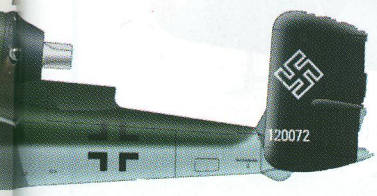
Arado Ar 234B-2 (Wk.Nr. 140456)
8./KG 76, Burg.
Unteroffizier Arnold Przetak, abattu au-dessus du pont de Remagen le 25 février 1945 par les *Lieutenants* Murphy et White du 364th *Fighter Group*.



Jet bandits at 6 o'clock

North American P-51D (44-14164)
375th *Fighter Squadron*, 361st *Fighter Group*
Little Walden (Angleterre).
Lieutenant Urban Drew, vainqueur de deux Me 262
le 8 octobre 1944 au-dessus du terrain d'Achmer.

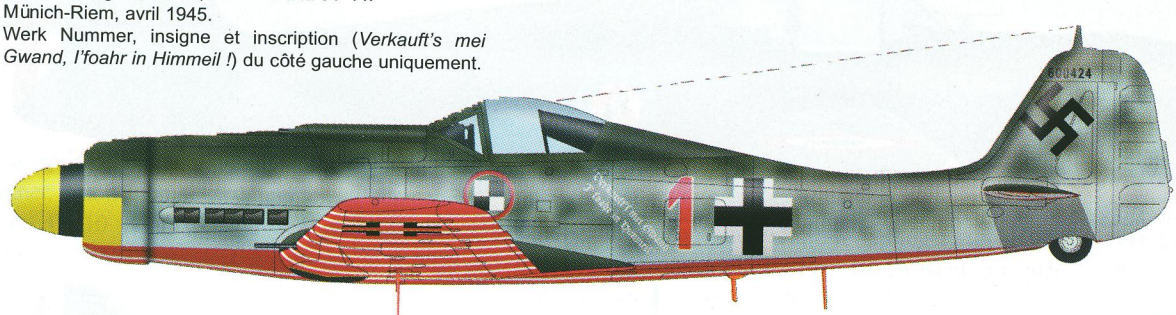


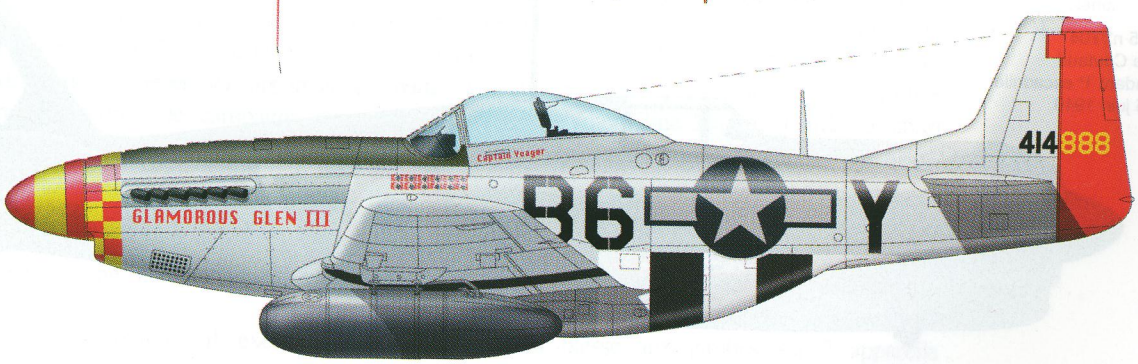


Wlr. 120027)
195.
ni

de Havilland Vampire Mk. I (TG278)
Salmesbury (Angleterre), mai 1945.
Quatrième appareil de série qui entrera en
service au N° 247 *Squadron* en juin 1945.

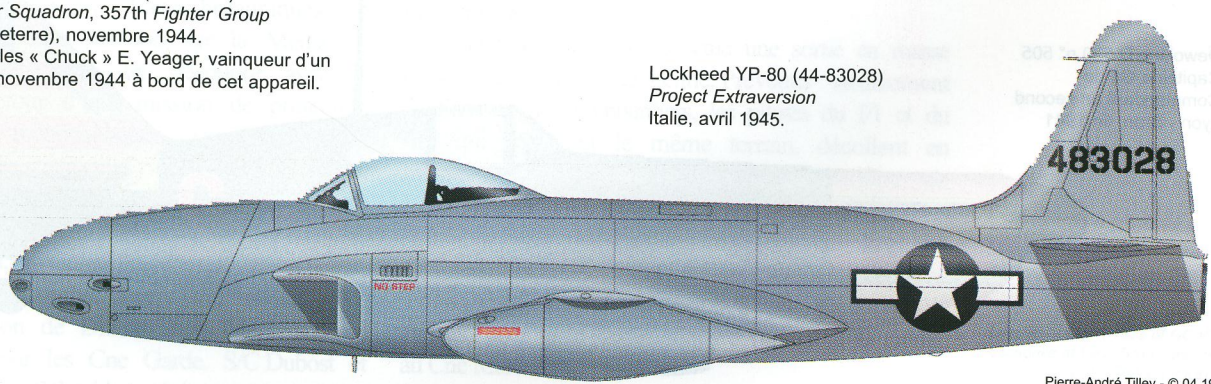
Focke-Wulf Fw 190D-9 (Wk.Nr. 600424)
Sachsenberg-Schwarm, rattaché à la JV 44.
Münich-Riem, avril 1945.
Werk Nummer, insigne et inscription (*Verkauft's mei Gwand, I'foahr in Himmeil !*) du côté gauche uniquement.





North American P-51D-15-NA (44-14888)
363rd *Fighter Squadron*, 357th *Fighter Group*
Leiston (Angleterre), novembre 1944.
Captain Charles « Chuck » E. Yeager, vainqueur d'un
Me 262 le 6 novembre 1944 à bord de cet appareil.

Lockheed YP-80 (44-83028)
Project Extraversion
Italie, avril 1945.

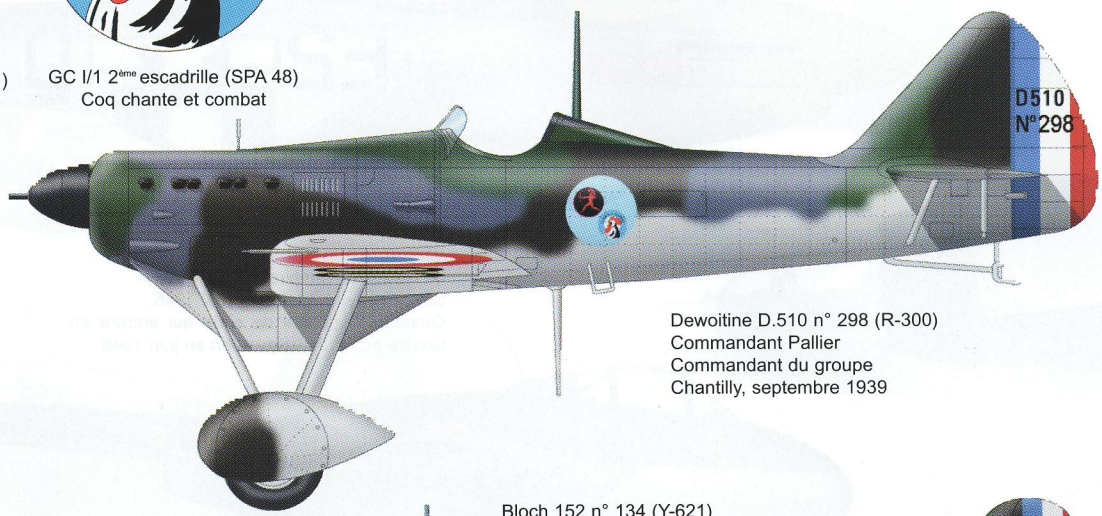


Pierre-André Tilley - © 04.1998

GC I/1

GC I/1 1ère escadrille (SPA 31)
L'archec grec

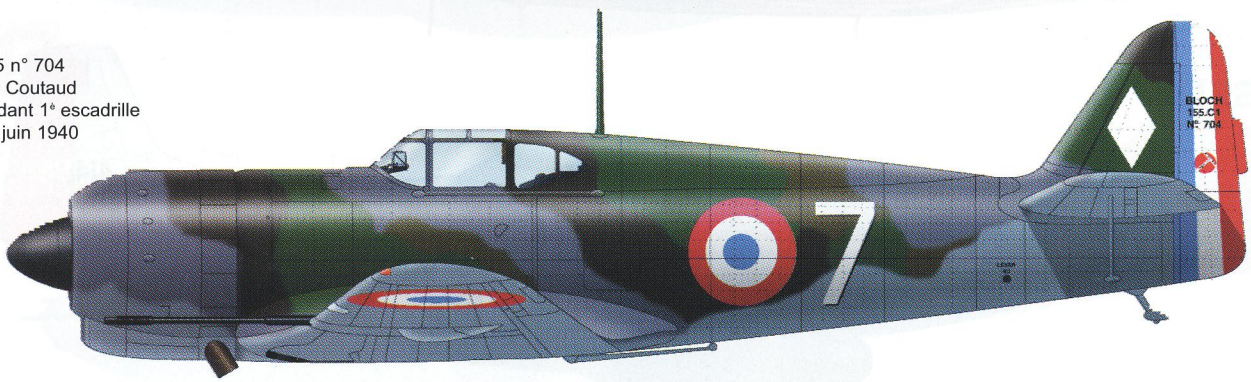
GC I/1 2ème escadrille (SPA 48)
Coq chante et combat



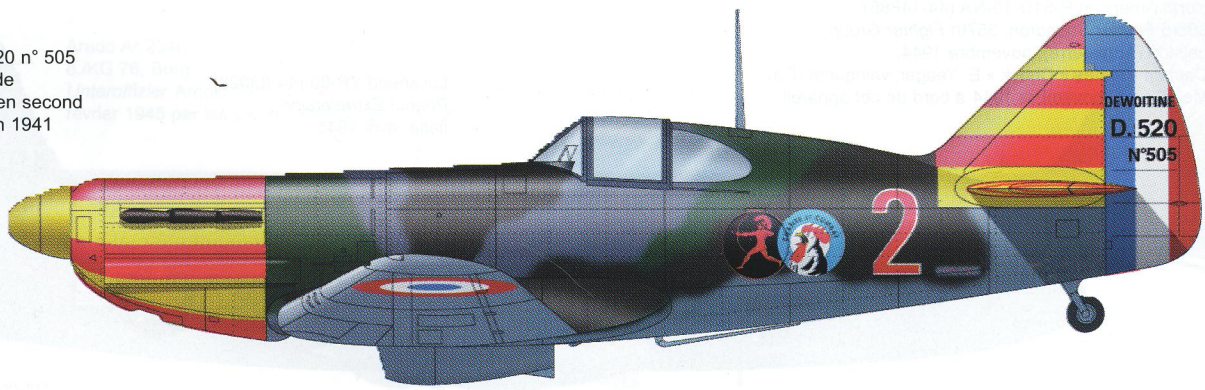
Dewoitine D.510 n° 298 (R-300)
Commandant Pallier
Commandant du groupe
Chantilly, septembre 1939

Bloch 152 n° 134 (Y-621)
GC I/1 2e escadrille
Etampes, novembre 1939

Bloch 155 n° 704
Capitaine Coutaud
Commandant 1e escadrille
Agen, 25 juin 1940



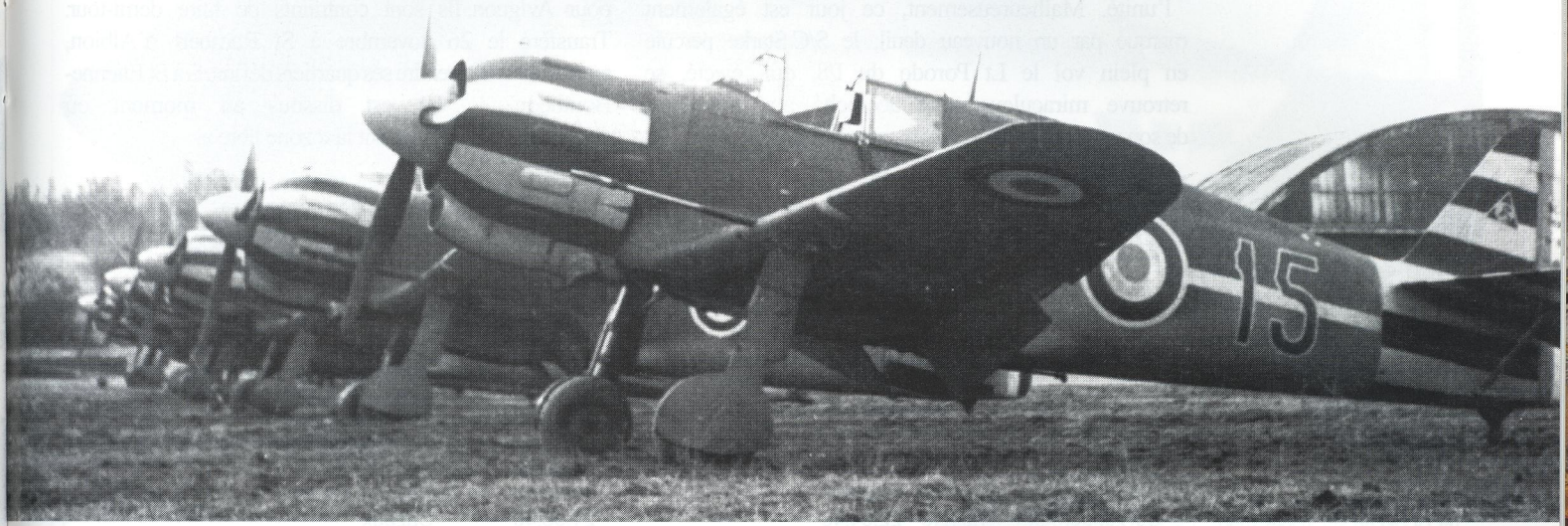
Dewoitine D.520 n° 505
Capitaine Garde
Commandant en second
Lyon - Bron, fin 1941



Pierre-André Tilley - © 04.1998

LA CHASSE FRANÇAISE 1939 - 1945 (I)

Le GC I/1



Alignement de Bloch 152 de la 2e escadrille du GC I/1 à Lyon-Bron, vers la fin de l'année 1941. L'insigne était porté dans un cercle blanc inscrit dans un triangle bleu foncé bordé de blanc. (ECPA)

Ce n'est qu'en octobre 1939 que le GC I/1 peut abandonner, non sans soulagement, ses vieux Dewoitine D.510 pour recevoir ses premiers Bloch 152. Premiers ? Non, pas tout à fait, car le groupe a reçu fin juillet 24 exemplaires des premières séries avec une hélice au pas réglable uniquement au sol et sans collimateur. Au moment de la déclaration de guerre, la 1e escadrille doit reverser ses appareils à l'usine et rejoindre son terrain de campagne avec ses D.510.

Le I/1 part pour Marignane début janvier afin de terminer son entraînement. Remonté à Chantilly, après un court séjour à Beauvais, le groupe ne connaît pratiquement aucune activité avant le 10 mai 1940.

Le jour de l'offensive allemande, il exécute 26 sorties en protection de la manœuvre « Dyle », qui voit monter les troupes franco-britanniques en Belgique pour prendre position sur la Meuse. Il attend le 12 mai pour en découdre avec la Luftwaffe. Au retour d'une mission de protection d'un avion de reconnaissance, six Bloch sont coiffés par une patrouille de Bf 109. L'A/C Levasseur est gravement brûlé.

Le 14 mai est marqué par de violents combats pour le I/1. Le matin, 6 appareils de la 2e escadrille engagent un long combat tournoyant avec 18 Bf 110 dans la région de Dinant. Trois Messerschmitt sont revendiqués par les Cne Garde, S/C Dubost et S/C Starke. Le Lt Schmidt, violemment pris à partie, doit se poser sur le ventre et rentrer à pied... juste à temps pour remonter dans un appareil qui décolle avec sept autres pour protéger un Potez 63.11 de reconnaissance. Les Bloch sont attaqués par une soixantaine de Bf 110. Schmidt parvient à abattre un adversaire et trois avions français sont endommagés. Une nouvelle rencontre avec des 110 dans la soirée se solde par deux victoires supplémentaires, tandis que le Cne Garde, à court de munitions, est raccompagné jusqu'à son terrain par un Bf 110.

Le 20 mai, 4 Bloch engagent le combat avec une vaste formation de Ju 88 protégée par des Bf 110. Le S/C Coader est abattu. C'est le premier tué du groupe. Nouveaux accrochages le 21; le Lt Schmidt est grièvement blessé aux jambes. Sur 7 appareils engagés, 5 ont été fortement « poivrés », sans la moindre contrepartie.

Le 3 juin, la Luftwaffe effectue une sortie en masse contre la région parisienne. Prévenus tardivement de l'arrivée des bombardiers, les pilotes du I/1 et du II/9 qui partagent le même terrain, décollent en catastrophe pour se porter à la rencontre de l'ennemi. La mêlée est terrible. Le Cne Maréchal et le Lt Trébod trouvent la mort et le Lt Legentil, gravement brûlé, saute en parachute. Sur les 27 Bloch des deux groupes qui ont décollé, huit ont été abattus, pour une unique victoire (un Bf 109 crédité au Cne Maréchal).

Le 5 juin, le S/C Starke et le Sgt Le Provost

Line-up of Bloch 152s of GC I/1 2nd escadrille at Lyon-Bron, late 1941. The insignia (the fighting-cock) was painted on a dark blue triangle outlined in white.

abattent chacun un Bf 109. Le 14 juin, le I/1 reçoit le renfort de huit pilotes polonais, malheureusement peu familiarisés avec le pilotage du Bloch 152. Conduits par l'A/C Delegay, deux d'entre eux réussissent cependant à abattre un He 111 le 18 juin au large de Rochefort. L'appareil s'étant abîmé en mer, il ne sera officiellement compté que comme probable.

Le 20 juin, le Cne Coutaud, pilotant l'unique Bloch 155 perçu par le groupe, participe à la destruction d'un Hs 126, qui constitue la dernière victoire de l'unité. Malheureusement, ce jour est également marqué par un nouveau deuil; le S/C Starke percute en plein vol le Lt Porodo du I/8, qui, éjecté, se retrouve miraculeusement accroché aux suspentes de son parachute. Starke n'aura pas cette chance.

L'armistice surprend le I/1 sur le petit terrain d'Agen. En dehors de l'emménagement à Lyon-Bron, il ne se passe plus grand chose dans la vie du groupe avant le 28 mai 1942, jour où arrivent les premiers D.520 qui doivent remplacer les Bloch 152.

Le 8 novembre 1942, les Alliés débarquent en Afrique du Nord. Les unités de la « zone libre » sont en état d'alerte depuis vingt-quatre heures. Le GC I/1 reçoit l'ordre de se préparer à faire mouvement sur la Tunisie. L'ordre est annulé le 11, alors que les premiers avions sont déjà en route pour Avignon. Ils sont contraints de faire demi-tour. Transféré le 26 novembre à St Rambert d'Albion, en attendant de prendre ses quartiers définitifs à St Étienne-Bouthéon, le I/1 est dissous au moment où les Allemands envahissent la « zone libre ».

MATÉRIEL

Dewoitine D. 510	09.39 - 10.39
Bloch MB.152	09.39 - 06.42
Dewoitine D.520	06.42 - 11.42

ÉTAT-MAJOR

Commandants de groupe

Cdt Pallier	03.09.39 - 10.04.40
Cdt Amouroux	11.04.40 - 22.04.40
Cdt Soviche	23.04.40 - 14.07.41
Cne Garde (pi)	15.07.41 - .41
Cdt Michy	.41- 27.11.42

Commandants 1e escadrille

Cne Coutaud	03.09.39 - 02.08.40
Lt de Pins	03.08.40 - 18.08.40
Cne Bouvarre	19.08.40 - 14.10.40
Lt Schmidt	15.10.40 - 30.12.40
Cne Violet	31.12.40 - 22.06.41
Lt Renaud	23.06.41 - 27.11.42

Commandants 2e escadrille

Cne Garde	03.09.39 - ?
?	

TERRAINS

27.08.39	Chantilly - Les Aigles
01.01.40	Marseille - Marignane
21.02.40	Beauvais - Tillé
02.03.40	Chantilly - Les Aigles
06.06.40	Chavenay-Villepreux
10.06.40	Étampes - Janville
13.06.40	Châteauroux - Les Vignots
17.06.40	Rochefort
19.06.40	Royan - Médis
21.06.40	Cazaux
23.06.40	Agen - Ste Sixte
14.08.40	Lyon - Bron
26.11.42	St Rambert d'Albion
27.11.42	Dissolution

VICTOIRES

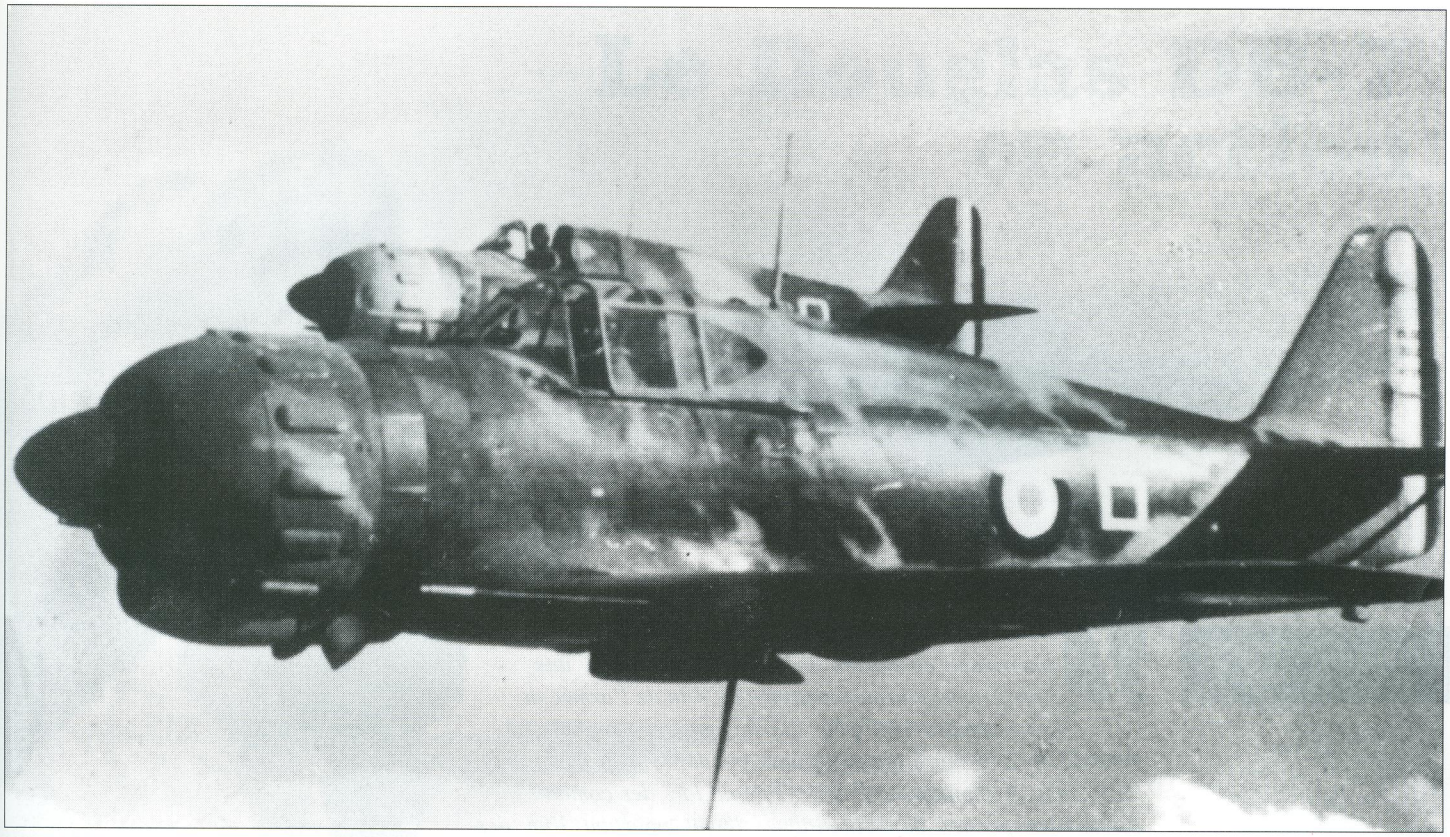
Campagne de mai-juin 1940 : 23,5 confirmées

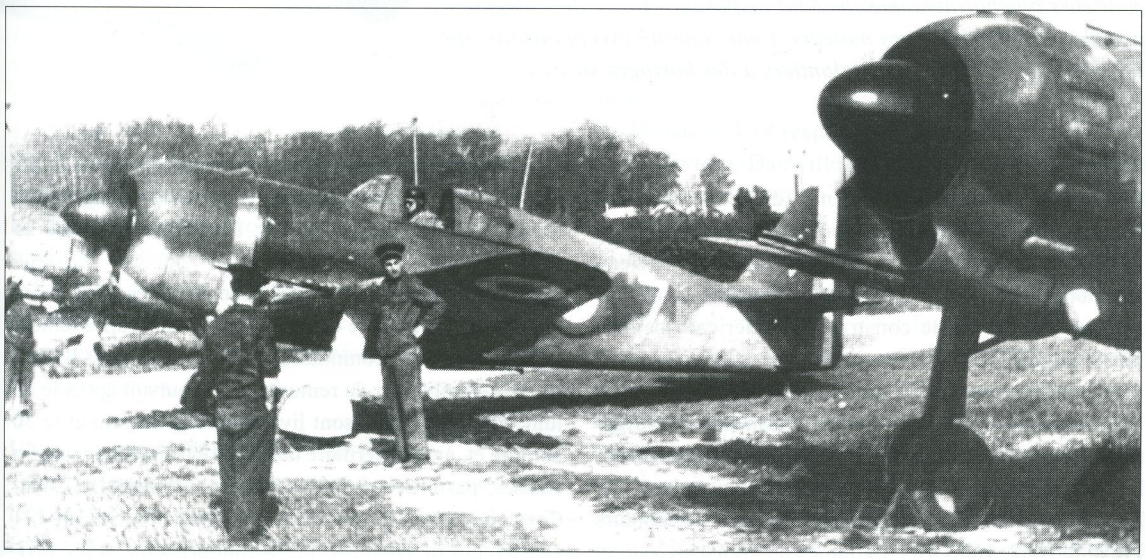
PERTES À L'ENNEMI

Tués : 3
(S/C Coader, 20.05.40 - Cne Maréchal et Lt Trébod, 03.06.40)
Blessés : 5

LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES DU GC I/1

14.05.40	Cne Garde	Bf 110	Dinant (B)
	S/C Dubost	Bf 110	Dinant (B)
	S/C Starke	Bf 110	Dinant (B)
	Lt Schmidt	Bf 110	Dinant (B)
	Lt Kral	Bf 110	Mettet (08)
15.05.40	Cne Coutaud	Do 17	Chimay (08)
	S/C Coader		
	S/C Teillet		
	Cal Pipa		
16.05.40	A/C Delegay	Do 17	Chelles (77)
	S/C Starke		
	C/C Postolka		
17.05.40	S/C Teillet	Bf 109	St Quentin (02)
	S/C Coader	Bf 109	St Quentin (02)
	Lt Legentil	Do 17	Compiègne (60)
	Cne Garde	Hs 126	Guise (02)
	S/C Starke		
	S/C Dubost		
18.05.40	Lt Legentil (+ pilote I/8)	Hs 126	Le Quesnoy (59)
	Cne Coutaud	Hs 126	Le Cateau (59)
	S/C Teillet		
20.05.40	Cne Coutaud	Do 17	Compiègne (60)
	S/C Teillet		
	(+ 5 pilotes III/1)		
	Cne Garde	Do 215	Verberie (60)
29.05.40	Cne Coutaud	Do 17	Laon (02)
	S/C Teillet		
	Lt Legentil		
	Lt Rossigneux		
03.06.40	Cne Maréchal	Bf 109	Creil (60)
05.06.40	S/C Starke	Bf 109	Cuvilly (60)
	S/C Leprovost	Bf 109	St Quentin (02)
06.06.40	S/C Teillet	Bf 109	Montdidier (80)
	Cne Coutaud	Bf 110	Pt-Ste Maxence (60)
15.06.40	Cne Garde	Hs 126	Orléans (45)
	S/Lt Pebrel		
	S/C Starke		
20.06.40	A/C Delegay	He 111	St Jean d'Angély (17)
	Cne Garde	He 111	Saujon (17)
	A/C Delegay		
	S/Lt Pebrel		
	S/C Dubost		
	(+ pilote I/8)		
	Cne Coutaud	Hs 126	Argenton (36)
	S/C Teillet		
	S/Lt de Pins		
	S/C Monchanin		
	Adj Vérots		
	S/C Leprovost		

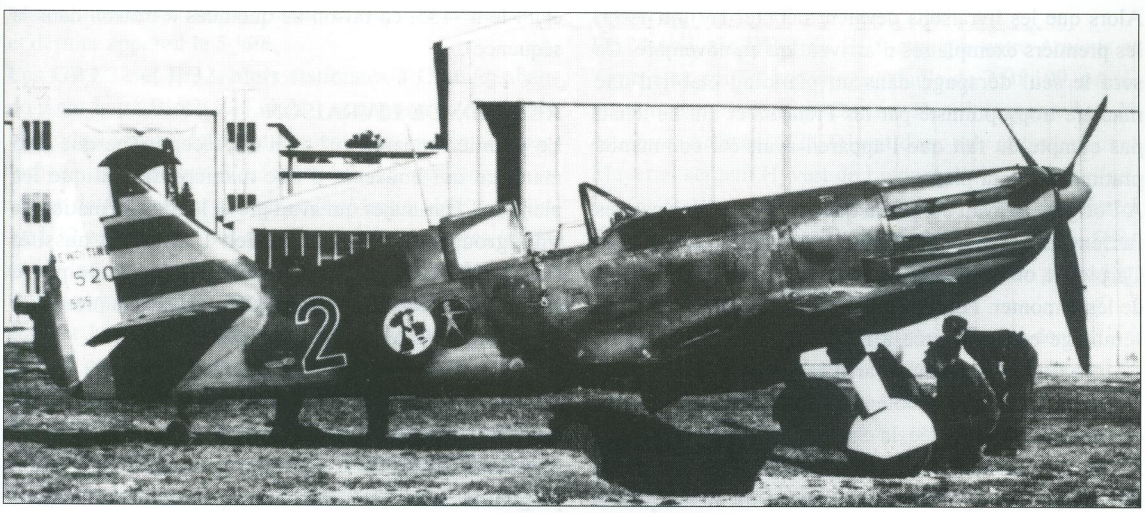




Ci-dessus :
deux Bloch 152 du GC I/1 en vol en mai 1940.
(Archives A-J., D.R.)

Ci-contre :
le Bloch 155 n° 704 du capitaine Coutaud photographié à Agen, peu après l'armistice.
(SHAA)

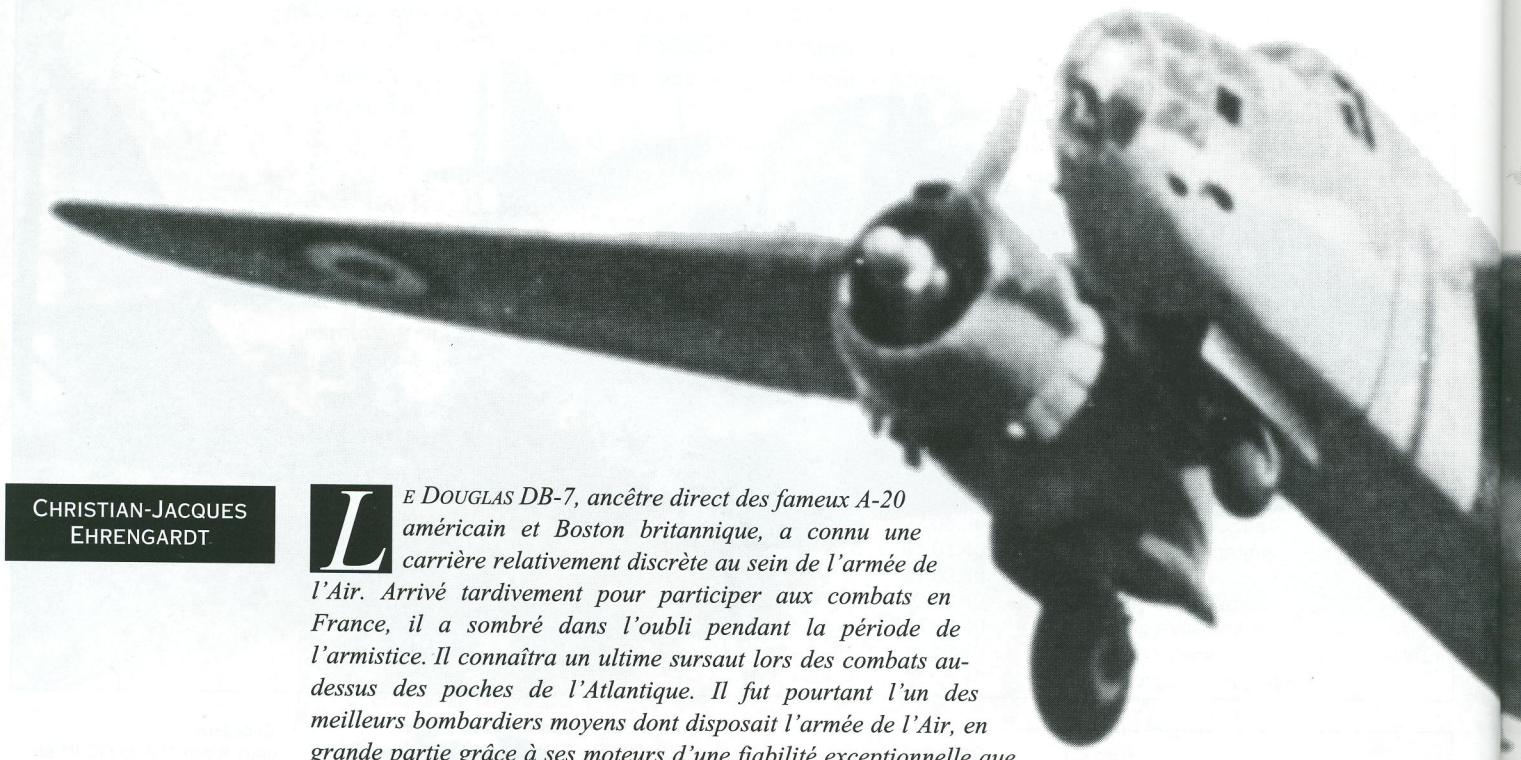
Ci-dessous :
le Dewoitine D.520 n° 505 du capitaine Garde, fin 1941. Le privilège du double insigne, réservé aux commandants de groupe, était toléré pour les commandants en second.
(Archives A-J., D.R.)



Top :
Two Bloch 152s of GC I/1 in flight, in May 1940.

Middle :
Capitaine Coutaud's Bloch 155 n° 704 at Agen, shortly after the armsitice.

Bottom :
Capitaine Garde's D.520 n° 505 late 1941. Like the group commanding officer, his deputy was allowed to carry the insignias of both escadrilles.



CHRISTIAN-JACQUES EHRENGARDT

LE DOUGLAS DB-7, ancêtre direct des fameux A-20 américain et Boston britannique, a connu une carrière relativement discrète au sein de l'armée de l'Air. Arrivé tardivement pour participer aux combats en France, il a sombré dans l'oubli pendant la période de l'armistice. Il connaîtra un ultime sursaut lors des combats au-dessus des poches de l'Atlantique. Il fut pourtant l'un des meilleurs bombardiers moyens dont disposait l'armée de l'Air, en grande partie grâce à ses moteurs d'une fiabilité exceptionnelle que les équipages comparaient volontiers à des horloges suisses.

PRÉVISIONS OPTIMISTES

Enthousiasmée par la brillante démonstration du Douglas 7B (qui s'achèvera pourtant tragiquement), le 15 février 1939, la mission française conduite par Jean Monnet passe commande de cent exemplaires d'une version améliorée que le constructeur américain baptise DB-7. Le marché n° 649/9 stipule que les livraisons doivent être terminées le 31 janvier 1940.

Malgré l'embargo sur les ventes d'armes aux bélligérants européens décrété par le gouvernement américain, les missions françaises successives commandent 170 DB-7 supplémentaires également équipés de moteurs P&W R-1830, 100 DB-7A équipés de Wright R2600 et 550 DB-7-3 à moteurs R2600.

Alors que les livraisons devaient débuter en juin 1939, les premiers exemplaires n'arrivent qu'en novembre. Ce sera le seul dérapage dans un planning établi d'une manière trop optimiste par les Français et qui ne tenait pas compte du fait que l'appareil avait été commandé pratiquement sur plans.

À l'origine, il avait été prévu que les appareils en caisses fussent débarqués au Havre et acheminés à Caen-Carpiquet, où une filiale de la SNCAN aurait été chargée de les remonter. Pour différentes raisons, la chaîne d'assemblage est transférée à l'AIA (atelier industriel de l'Air) à Casablanca après l'arrivée des six premiers DB-7. Retardée par des problèmes d'organisation typiques de cette époque troublée, la chaîne n'est prête à fonctionner qu'au milieu du mois de janvier 1940.

En tout, 116 appareils en caisses sont débarqués à Casablanca entre novembre 1939 et fin juin 1940. Seuls 99 sont pris en compte par l'EAA 301, l'organisme répartiteur de l'armée de l'Air, avant l'armistice du 25 juin.

Cinq autres machines arrivent encore après l'entrée en vigueur de l'armistice et, en raison de l'assouplissement de la position des Commissions d'armistice après l'affaire de Mers-el Kébir, le remontage se poursuit après le 25 juin. Vingt-six DB-7 sont livrés entre le 29 juin et le 30 octobre et, à cette dernière date, 18 se trouvent encore en caisses, parmi lesquels six qui avaient atterri à Caen-Carpiquet et qui ne seront jamais remontés. Sur les 121 DB-7 reçus de Douglas, 115 seront pris en compte officiellement par l'EAA 301 (le plus haut numéro de série étant le n° 135, en raison de quelques « trous » dans la séquence).

RETARDS DE LIVRAISON

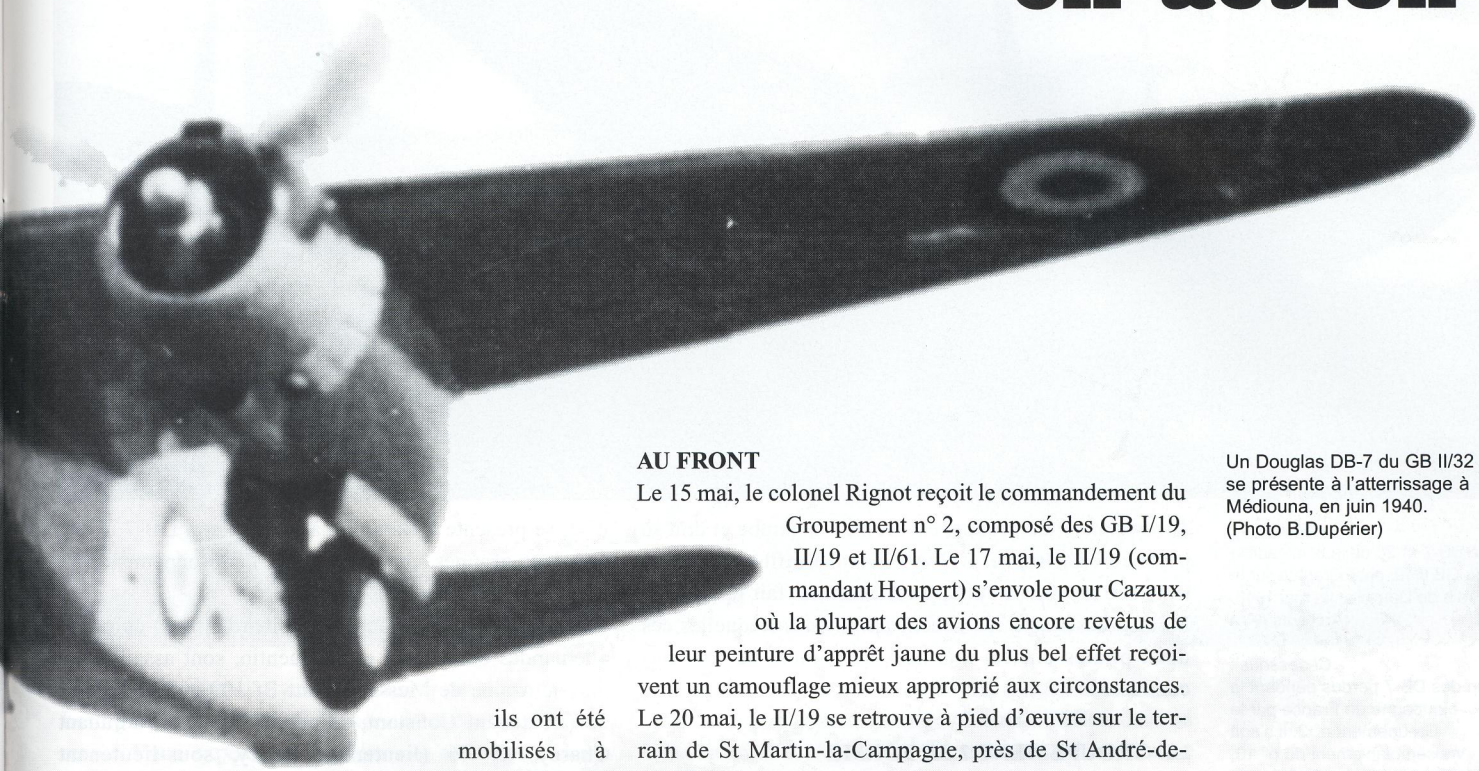
Le premier appareil (n° 5) n'est réceptionné que le 5 mars, ce qui bouscule d'une manière dramatique les plans de l'état-major qui avait prévu la transformation de trois groupes pour la fin janvier. L'avion est aussitôt confié à l'escadrille d'expérimentation, conduite par le commandant Vernhol et basée à Casablanca, à proximité de l'atelier de l'Air où les appareils sont montés.

Avec cinq appareils en dotation, l'escadrille gagne Médiouna le 3 avril, où elle est rejointe par les équipages des GB I/19 et II/19, sélectionnés pour être les premiers transformés sur DB-7. Ces deux groupes abandonnent progressivement leurs Bloch 210 périmés avec lesquels

A DB-7 of GB II/32 about to land at Mediouna airfield (French Morocco), in June 1940.

UN COMBATTANT DISCRET

Le Douglas DB-7 en action



Un Douglas DB-7 du GB II/32 se présente à l'atterrissage à Médiouna, en juin 1940. (Photo B.Dupérier)

ils ont été mobilisés à Kalaa-Djerda en septembre 1939.

Cependant, les appareils arrivent des États-Unis sans armement ni équipement (radio, inhalateurs...). Comme les équipementiers métropolitains ne parviennent pas à suivre la cadence de montage des Douglas, aucune livraison ne peut être effectuée dans la seconde quinzaine d'avril. Il faut donc attendre le 16 mai pour que les deux groupes atteignent leur dotation normale de 13 appareils chacun.

UNE INSTRUCTION PERTURBÉE

Troisième groupe prévu pour être transformé sur DB-7, le GB II/61 avait été mobilisé en septembre 1939 à Biskra avec ses antiques Bloch 200. Le 1er mai 1940, le groupe fait mouvement sur Médiouna et perçoit son premier Douglas (n° 50) le 15 mai. Il touche son treizième et dernier appareil le 5 juin.

Les GB I/32 et II/32, alors stationnés à Orange, abandonnent leurs Bloch 200 et 210 et gagnent Médiouna à partir du 15 mai. Malheureusement, l'instruction est perturbée par le manque d'avions et certains équipages sont même détachés pour convoyer des Martin 167F au front. Le I/32 reçoit enfin ses deux premières machines (n° 66 et 71) le 7 juin. Cependant, l'entrée en guerre de l'Italie, trois jours plus tard, amène le haut commandement à équiper le groupe en Martin 167F en toute hâte. Le 22 juin, il est averti que 13 DB-7 sont à sa disposition à Médiouna. Toutefois, en raison des événements, il n'en prendra possession que le 5 juillet.

Le II/32, qui touche son premier Douglas le 8 juin, est déclaré opérationnel une semaine plus tard.

AU FRONT

Le 15 mai, le colonel Rignot reçoit le commandement du Groupement n° 2, composé des GB I/19, II/19 et II/61. Le 17 mai, le II/19 (commandant Houpert) s'envole pour Cazaux, où la plupart des avions encore revêtus de leur peinture d'apprêt jaune du plus bel effet reçoivent un camouflage mieux approprié aux circonstances. Le 20 mai, le II/19 se retrouve à pied d'œuvre sur le terrain de St Martin-la-Campagne, près de St André-de-l'Eure (27).

Le 24 mai, le I/19 (capitaine Chassandre-Patron) s'installe à Évreux-Damville (27). Le II/61 (commandant Schurck) n'arrivera en métropole que le 9 juin pour prendre ses quartiers à Lissay-Lochy (18) le 13.

Rattaché temporairement au Groupement n° 1, le II/19 effectue sa première mission le 22 mai. Par manque de visibilité, les six DB-7 doivent faire demi-tour prématurément. Dans la soirée, six autres attaquent des colonnes allemandes sur l'axe Bohain – Cambrai. Trois seulement réussissent à franchir le rideau de *flak*. L'un (n° 29) est abattu dans les lignes allemandes; les trois membres d'équipage blessés (sous-lieutenant Mazon, sergent-chef Lacourie et sergent Guérin) sont faits prisonniers. Un second (n° 23) est fortement endommagé.

FACE AUX Me 109

Le 24 mai, six DB-7 du II/19 engagés entre Amiens et Arras sont coiffés par une patrouille de 7 Bf 109, protégeant une expédition de Dornier Do 17. L'appareil n° 39 est abattu à Essars (62), faisant deux tués (adjudant-chef Mayer et sergent Hyvert de Lignac), l'observateur, l'adjudant Bellocq, ayant réussi à évacuer en parachute. Deux autres DB-7 sont endommagés. Un équipage français revendique un Messerschmitt abattu et un second un autre endommagé.

Il est possible que leurs adversaires aient été des Bf 109 du I./JG 27 qui revendique 5 victoires dans le secteur ce jour-là, dont 3 Blenheim. La confusion peut facilement s'expliquer, les Allemands ne connaissant probablement pas la silhouette du Douglas, d'ailleurs assez proche de celle du bombardier anglais. Le *Hauptmann* Riegel,

Ci-dessus :
le DB-7 n° 28 de la 3e escadrille du GB II/19, photographié sur le terrain de Damville, fin mai 1940. (Archives A-J.)

Ci-dessous :
un des DB-7 perdus pendant la campagne de France par le Groupement n° 2. Il s'agit vraisemblablement du n° 10, avion du commandant du GB II/19, qui s'est posé le 13 juin sur sa seule roue avant, le circuit hydraulique du train principal ayant été coupé par les obus d'un Bf 110. (Collection T.E. Willis)

Top :
The DB-7 n° 28 of GB II/19 at Damville, near Evreux, late May 1940.

Bottom :
One of the 17 DB-7s lost during the campaign of France. This one is probably n° 10 of GB II/19 which landed with only its nose wheel extended, after an hydraulic pipe of the main undercarriage had been punctured by the bullets of a Bf 110, on June 13.

Kommandeur du groupe, est blessé à la jambe et doit se poser en catastrophe. L'*Oberleutnant* Krafft, du I./JG 51 (rattaché alors à la JG 27), est abattu et fait prisonnier. Malheureusement, les circonstances dans lesquelles ces deux pilotes ont été mis hors de combat ne sont pas connues.

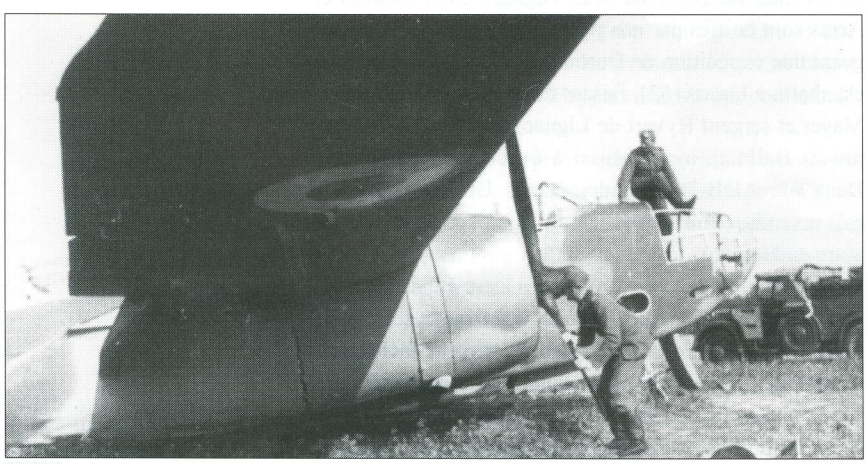
LE GROUPEMENT 2 SE FORME

Le 25 mai, le II/19 rejoint le I/19 qui vient d'arriver la veille sur le terrain de Damville, près d'Évreux. À eux deux, ces groupes alignent 13 DB-7 disponibles dans l'Eure, auxquels s'ajoutent quatre appareils du I/19 détachés à Orly dans la matinée. C'est l'un de ces avions qui mène à bien la première mission du groupe le lendemain. Après quelques jours de repos forcé, dû au mauvais temps, les Douglas reprennent le collier le 29 mai. Huit machines du I/19 et quatre du II/19 bombardent les pénétrantes au nord d'Abbeville. Un appareil est atteint par la *flak*, qui blesse le mitraileur, le sergent-chef Dupuis. Survolant le terrain de Drucat (80) au retour de la mission, le n° 43 abat un Henschel Hs 126 qui venait de décoller. Le seul appareil de ce type figurant parmi les pertes de la Luftwaffe a été abattu à Rethel (08) à plus de 200 km de là.

Le 31 mai, le colonel Rignot, « patron » du Groupement n° 2, se présente à Damville à bord de son DB-7 n° 12. Les deux groupes sont alors retirés du Groupement n° 1 pour être placés sous ses ordres.

Vers 18h45, douze Douglas bombardant des colonnes allemandes entre Ham et St Quentin, sont assaillis par une quinzaine de Messerschmitt Bf 109 et 110. Les n° 32 (lieutenant Constant, adjudant Schoener, adjudant Charoy) et 46 (lieutenant Henry, sous-lieutenant Palmade, sergent-chef Thil) du I/19 sont abattus en flammes, le premier près du Quesnel (80), le second à Bray-s/- Somme (80). Touché également, le n° 5 (adjudants Beyney et Picard, sergent-chef Lajule) du II/19 s'écrase à Artemps (02) et explose au sol, l'équipage n'ayant pas eu le temps de se débarrasser de ses bombes. Le capitaine Chassandre-Patron tente à plusieurs reprises de venir en aide à ses équipiers, mais criblé de balles, il doit se poser d'urgence à Gisors avec son mitrailleur blessé.

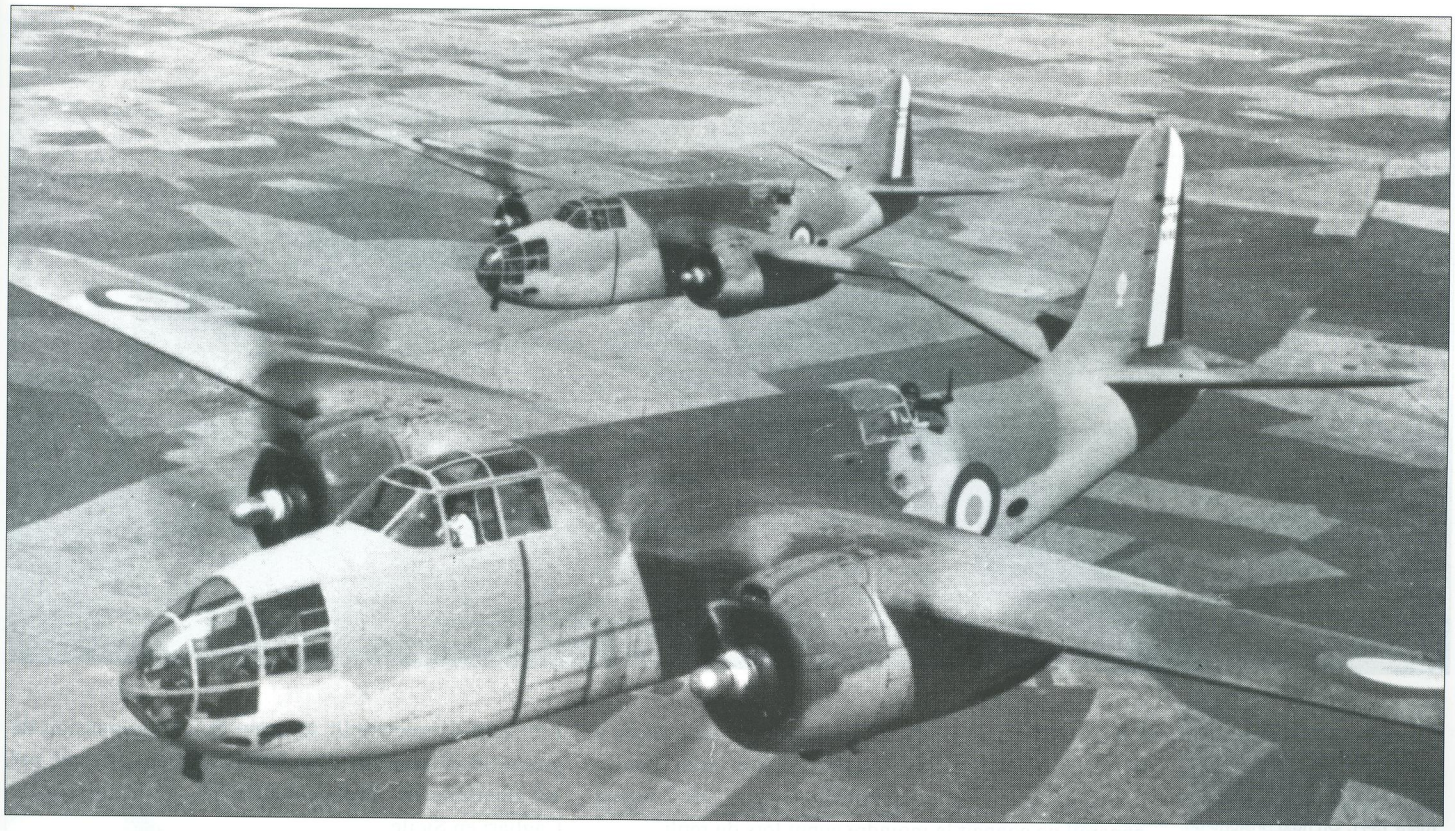
Le Groupement n° 2 déplore huit morts, un prisonnier et un blessé. Leurs agresseurs n'ont pu être déterminés avec précision : le III./JG 53 remporte 11 victoires dans le secteur, où les Martin 167F du Groupement n° 1 ont été aussi victimes de la chasse allemande; le II./JG 3 revendique un Bréguet 690 au sud d'Abbeville vers 18h30 (peut-être un Bre 693 du GBA II/54 ?).



LES DRAMES SE SUCCÈDENT

Les jours suivants sont mis à profit pour souffler. Les deux groupes changent de terrain le 2 juin, le I/19 pour Bléville (45) et le II/19 pour Dadonville (45). Le potentiel est tombé à 17 appareils, dont 13 disponibles à l'aube du 5 juin, journée qui marque une nouvelle phase dans la campagne de France. En raison des faibles cadences de l'AIA de Casablanca, l'état-major a décidé de ne pas « recompléter » les deux groupes au front, mais de réserver les avions neufs au GB II/61, pressenti pour renforcer le Groupement n° 2 dans les meilleurs délais.

Dans la soirée du 5 juin, le I/19 perd un nouvel appareil (n° 31 - lieutenant Delperle, adjudant-chef Raveneau, sergent Béguier) descendu en flammes par des Bf 110 à



l'ouest de Rouen; il n'y a pas de survivant.
Le 6 juin, vers 19 heures, quatre Douglas du II/19, de retour d'une expédition sur Péronne, se heurtent à une formation de Henschel Hs 123 et en revendiquent un probablement abattu. Le II.(Schl.)/LG 2, seule unité de la Luftwaffe équipée de ce type d'appareil, ne reconnaît aucune perte ce jour-là.
Nouveau drame le 7 juin, lorsque le DB-7 n° 33 du I/19 est abattu par la *flak* près de Roye. Les trois membres d'équipage (sous-lieutenant Bellin, sergent Legoff, sergent Decamps) sont tués. Le 8 juin, c'est le II/19 qui subit une nouvelle perte; le n° 26 est descendu par la *flak* près de Soissons, faisant deux nouveaux tués (adjudant Montrozier et sergent-chef Follaci). En revanche, le I/19 fait sauter le pont de Missy-sur-Aisne (02), bloquant temporairement l'avance d'une colonne blindée allemande.
Le 10 juin, six appareils du I/19 sont attaqués par des Bf 109 au-dessus de Rethel (08) et perdent le n° 41 (capitaine Dupont, sous-lieutenant Gilet et adjudant Arnulphy) qui tombe en torche près de Nanteuil-la-Fosse (02).

ULTIMES SORTIES EN FRANCE

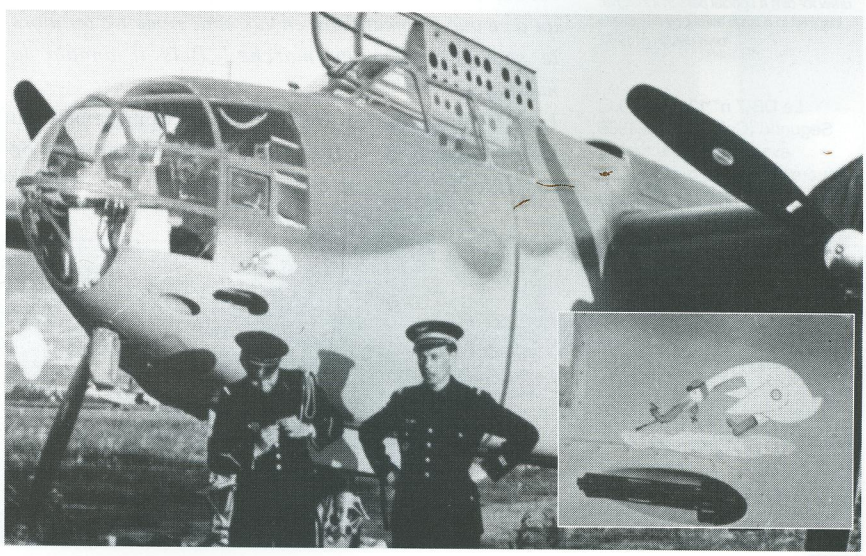
Le 11 juin, le Groupement n° 2 est replié près de Bourges : le I/19 à Lissay-Lochy et le II/19 au Subdray.
Le 13 juin, le groupement est enfin renforcé par l'arrivée des douze DB-7 du GB II/61 qui se posent à Lissay-Lochy, en provenance de Médiouna, via Oran, Alger, Marignane et Cazaux.
Le 13 juin, huit appareils bombardent des convois entre Montmirail et Compiègne. Intercepté par un Bf 110, le n° 10 est fortement endommagé et doit se poser sur le ventre à son retour. Lors d'une seconde expédition sur les mêmes objectifs, en fin d'après-midi, un appareil du I/19 (n° 43) se pose en rase campagne et doit être incendié par son équipage. Un autre appareil (n° 35), appartenant au II/19, est pris en chasse par des Bf 109. Moteur droit en feu, il heurte une ligne à haute tension dans sa fuite éperdue et s'écrase au sol, entraînant dans la mort deux membres de son équipage (sous-lieutenant Defaye et sergent-chef Estève), le mitrailleur (sergent Vincent), éjecté à l'impact, n'est que blessé.
La dernière sortie en France est réalisée le 14 juin par trois appareils de chacun des I/19 et II/19 sur Château-Thierry et Romilly-s/- Seine.

FACE AUX ITALIENS

Craignant les conséquences de l'entrée en guerre de l'Italie, le 15 juin, l'état-major donne l'ordre au Groupement n° 2 de se replier sur l'Afrique du Nord. Renfort aussi inutile que tardif, le GB II/61 n'aura pas accompli une seule mission sur le territoire métropolitain. Après un long périple qui les a conduits par Agen,

Ci-dessus :
deux DB-7 de la 3e escadrille du GB II/32 en vol dans la région de Casablanca. Au premier plan, le n° 83 du sergent-chef Duhamel, appareil qui fut affecté à cette unité le 12 juin.
(Photo A. Goepfert)

Ci-dessous :
avant de devenir commandant du groupe de chasse français libre *Ile-de-France*, Bernard Dupérier était pilote au GB II/32. Walt Disney s'inspirera de son insigne de 1940 pour décorer son Spitfire.
(Photo B. Dupérier)



Le DB-7 n° 2 de la 4e escadrille du GB II/32 (équipage de l'adjudant-chef Picard) s'est posé sur une patte à Laghouat, le 19 mars 1941. On note l'insigne de la BR 219 sur la dérive. (SHAA)

Top : The DB-7 n° 2 after a rough landing at Laghouat (Southern Algeria) on March 19, 1941.
Bottom : The DB-7 n° 131 was flown in late 1939 with twin fins ans rudders in an attempt to improve its directional stability and control.
Opposite page, top : DB-7s of GB I/32 1st squadron, late 1940. On foreground, n° 93.
Opposite page, middle : DB-7s of GB I/19 2nd squadron, late 1940. N° 44 on foreground bears its individual number on a losange.
Opposite page, bottom : DB-7 n° 40 of GB I/19 3rd squadron, in 1941.
Page 41, top : Two Douglas DB-7s of GB II/32 in flight over French Morocco. The aircraft on the foreground is n° 83.
Page 41, bottom : Before becoming C/O of the Free French Squadron Ile-de-France, B. Dupérier belonged to GB II/32. Walt Disney will draw for him a special personal insignia, inspired to a large extent by Duperier's own design of 1940.

Lézignan, Oran et Blida, les trois groupes sont réunis à partir du 22 juin sur le terrain de Souk-el Arba. Preuve s'il en est besoin de la fiabilité du Douglas DB-7, aucun appareil ne connaît le moindre ennui lors du repli.

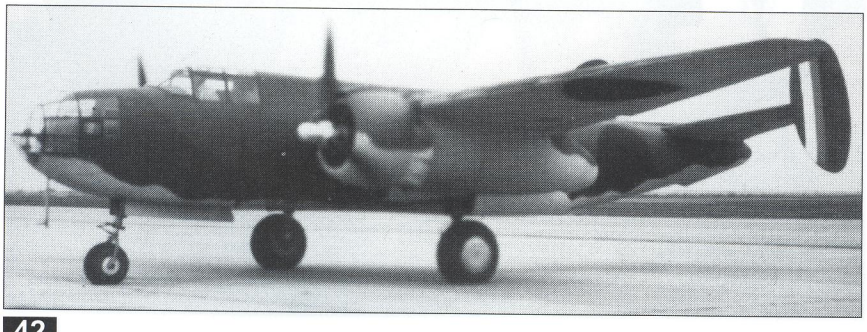
Le GB I/19 dispose de quatre appareils (n° 6, 18, 30 et 44), le GB II/19 de cinq appareils (n° 4, 28, 34, 38 et 40) et le GB II/61 de douze (n° 47, 50, 51, 53, 54, 55, 57, 60, 61, 62, 63 et 68), auxquels s'ajoutent le n° 12 du commandant du groupement.

Le 15 juin, le GB II/32 se déplace à Aïn-Béida pour effectuer une mission sur la Sicile. Bernard Dupérier, futur as de la chasse française libre, alors pilote au GB II/32, donne quelques détails sur cet ordre de mission rocambolesque :

« *Le lendemain, le général dont nous dépendions nous envoyait l'ordre de bombarder un port de pêche en Sicile, à 800 km d'Aïn-Béida, nettement au-delà de notre rayon d'action extrême et, sur la demande qui lui était faite de nous autoriser à refaire les pleins à Tunis-el Aouina avant de nous engager sur mer, il nous fit répondre que le Douglas tenait parfaitement sa ligne de vol sur un moteur, nous n'avions qu'à voler ainsi jusqu'à ce que l'objectif soit en vue et ne remettre qu'alors le second moteur en marche ! Puis il annula la mission* ».

Le 21 juin, les GB I/32 et II/32, appartenant au Groupement n° 3, sont envoyés à Sidi Rahal, près de Marrakech.

Le DB-7 n° 131 testé à El Segundo (Californie) fin 1939 avec une double dérive. L'appareil porte des marques qui n'ont qu'un lointain rapport avec les marques françaises...



Le GB II/61 accomplit sa seule et unique mission de guerre le 24 juin lors d'un bombardement effectué par 13 appareils du Groupement n° 2 sur le terrain de Cagliari en Sicile.

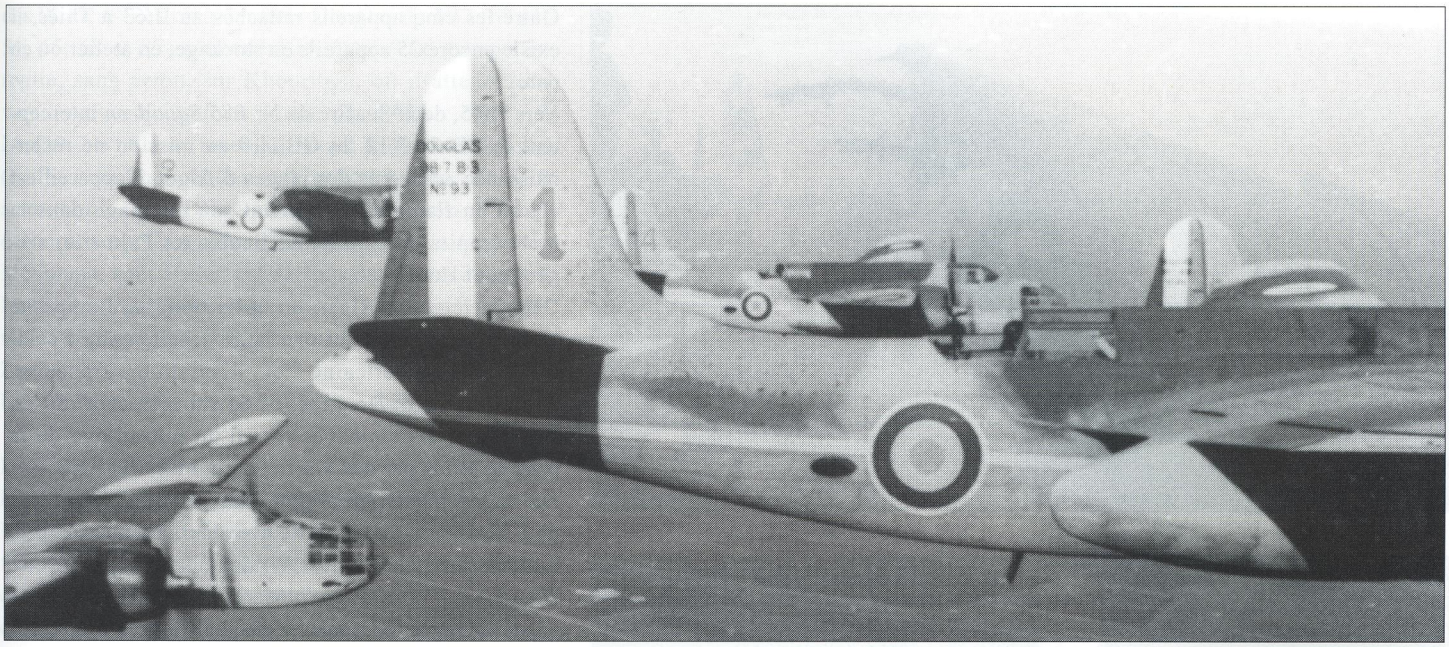
Le 25 juin, l'armistice entre en vigueur. L'heure est aux bilans. Pendant la campagne de France, le Groupement n° 2 a accompli 134 sorties entre le 22 mai et le 14 juin, à peu près également réparties entre le I/19 (66) et le II/19 (68), soit une moyenne de 5,5 sorties par jour. Les pertes se sont élevées à 16 appareils, toutes sauf une du fait de l'ennemi.

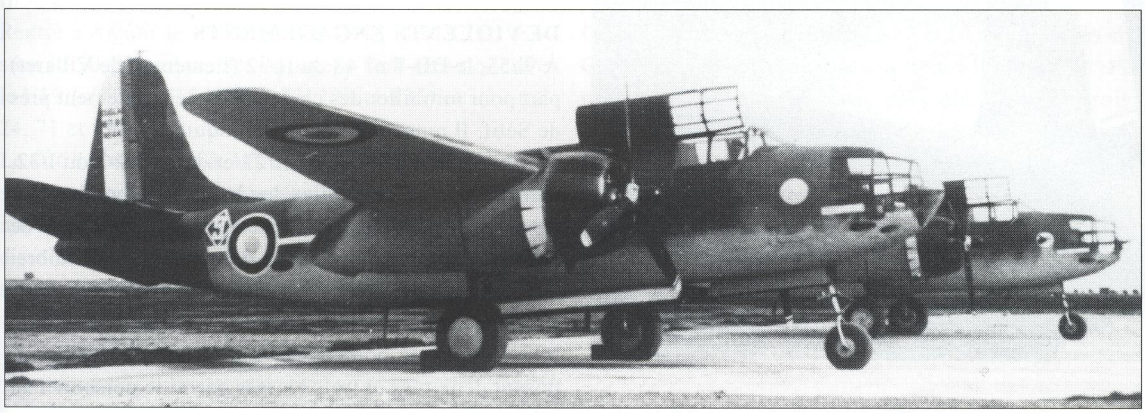
QUELQUES DÉFAUTS

Les opérations de mai-juin mettent en relief la grande fiabilité du DB-7, mais aussi de ses moteurs. Toutefois, l'état-major se plaint de ce que l'appareil n'est pas utilisable en PSV (donc de nuit); son compas Pionnier est « *insuffisant et paresseux* » et les moteurs ne sont pas équipés de pare-flammes. Le téléphone de bord tombe fréquemment en panne, ce qui a causé quelques soucis à certains équipages lors d'attaques de chasseurs par l'arrière. L'armement arrière est inefficace et son installation présente de nombreux défauts. Enfin, l'appareil manifeste une certaine instabilité, ce qui amènera Douglas à transformer le n° 131 en lui adaptant une double dérive. Finalement, la série DB-7A (dont la majorité sera récupérée par la RAF) sera équipée d'une dérive agrandie.

LE CALME PLAT

Le GB I/19 est dissous le 14 août 1940 et le II/19 est rebaptisé I/19 tout en conservant ses propres traditions. En compagnie du II/61, ce groupe fait mouvement sur Meknès le 22 septembre et effectue deux raids contre Gibraltar, les 23 et 24, en représailles à la tentative de coup de force « anglo-gaulliste » sur Dakar. Ces deux groupes se retrouvent ensuite à Blida, d'où ils ne bougeront pratiquement plus. Fin octobre, le GB II/61 commence sa transformation sur LeO 451 et cinq de ses appareils (n° 55, 60, 85, 96 et 102) avec

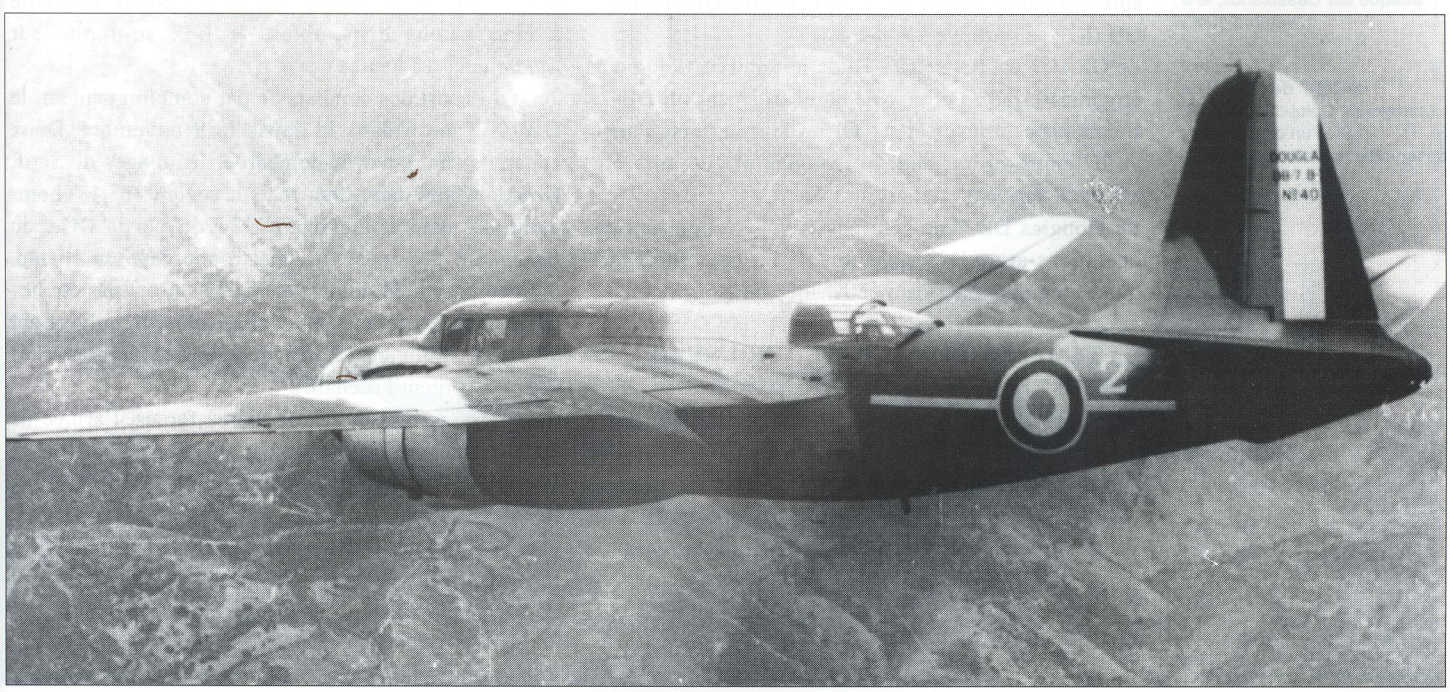


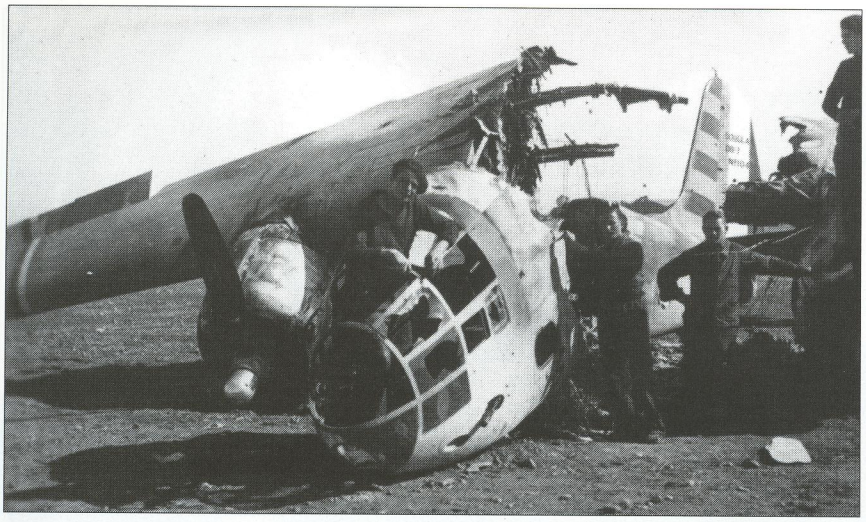


Ci-dessus :
vol de formation du GB I/32 au-dessus du Maroc, fin 1940. Au premier plan, le n° 93 du commandant de la 1e escadrille, le capitaine Euzen.

Ci-contre :
deux appareils de la 2e escadrille du GB I/19, avec, au premier plan, le n° 44. On note le style très particulier du numéro individuel porté dans un losange évidé. Les deux appareils sont prêts à recevoir le nom d'équipages disparus en mai-juin 1940 sur l'emplacement fraîchement repeint sur le nez; une coutume très largement répandue dans l'armée de l'Air de l'armistice.

Ci-dessous :
le n° 40 de la 1e escadrille du GB I/19 en 1941.





En haut : le DB-7 n° 104 en compte au Parc n° 94 et détruit par la chasse américaine lors d'une attaque sur Casablanca, le 8 novembre 1942.

Ci-dessus : un DB-7 de l'EAPN de Marrakech. Celui-ci, le n° 133, a été l'un des derniers assemblés après octobre 1940. (ECPA)

leurs équipages sont affectés en renfort au GB II/63 à Thiès.

Le GB I/32 gagne Camp Cazes, près de Casablanca, après sa participation à l'attaque contre Gibraltar. Le GB II/32 se retrouve à Agadir.

Le GR I/61 est transféré à Blida le 8 juillet 1940 pour être transformé en groupe de bombardement sur DB-7. Il commence à reverser ses Glenn Martin, lorsqu'arrive le contre-ordre. Seul le Douglas n° 104 aura été affecté l'espace d'un mois au I/61.

Le Douglas DB-7 ne sera pas engagé à nouveau en opérations avant le 8 novembre 1942, date du débarquement anglo-américain en Afrique du Nord.

LA TEMPÊTE SE DÉCHAINE À NOUVEAU

Lorsque l'opération « Torch » est déclenchée, le 8 novembre 1942, la situation des groupes sur DB-7 est la suivante :

Région de Casablanca

GB I/32	Camp Cazes	13 DB-7	Cdt Baland
GB II/32	Agadir	13 DB-7	Cdt Besnard

Région d'Alger

GB I/19	Blida	13 DB-7	Cdt de la Baume
GB II/61	Blida	13 DB-7	Cdt Rouget
		2 LeO 451	

Top : The DB-7 n° 104 was straffed at Casablanca by US Navy F4Fs during « Operation Torch », on November 8, 1942.

Above : N° 143 was one of the DB-7s employed to train airscrews at Marrakech between 1943 and 1945.

Outre les cinq appareils rattachés au II/63 à Thiès, il existe encore 25 appareils en stockage, en atelier ou en parc.

Vers 7h45, deux Seafire du N° 885 *Squadron* interceptent le DB-7 n° 12 du GB I/19 en mission de reconnaissance au-dessus des plages d'Alger. L'appareil est abattu en flammes, entraînant son équipage dans la mort (capitaine Couilleau, lieutenant Palmade, sergent-chef Huot).

Dans la région d'Alger, un épais brouillard empêche toute confrontation sur une large échelle entre l'aviation anglo-américaine et l'aviation française. Toutefois, deux Douglas (n° 61 du I/19 et n° 50 du II/61) sont endommagés lors d'un mitraillage de la piste de Blida par des Martlet de la Fleet Air Arm.

Les engagements seront plus durs au Maroc. Six DB-7 du I/32 sont en état d'alerte avec leurs bombes à bord, lorsque surgissent des Wildcat américains. Deux Douglas (n° 91 et 93) explosent, endommageant le n° 65 stationné à... cent mètres des deux autres. Les n° 36 et 89 sont transformés en écumoires, faisant chuter brutalement le potentiel du groupe à huit appareils disponibles. Par chance, on ne compte que deux blessés.

DE VIOLENTS ENGAGEMENTS

À 9h55, le DB-7 n° 48 du II/32 (lieutenant de Villaret) part pour mitrailler des chalands de débarquement près de Sétif. Il rentre sans avoir été inquiété.

À 12h35, dix LeO 451 du II/23 et deux DB-7 du I/32, escortés par treize Curtiss des I/5 et II/5, bombardent les plages de Fédala et des colonnes motorisées près de Pont Blondin. La mission se déroule sans encombre. Cependant, à peine les deux Douglas ont-ils atterri que surviennent huit F4F de la VF-41. Trois appareils du I/32 chargés de bombes (n° 56, 59 et 80) explosent, faisant deux tués et trois blessés parmi le personnel au sol.

Dans l'après-midi, le I/32 reçoit le renfort de deux DB-7 du II/63. Renfort tout théorique, puisque les deux avions (n° 51 et 68) ne sont pas armés. Regonflé à cinq avions disponibles, le I/32 se replie sur Médiouna à 18 heures.

Tenu à l'écart des combats de par son éloignement, le GB II/32 entre dans la danse le 9 novembre. Deux appareils sont envoyés bombarder les plages de Sétif. L'un doit faire demi-tour, mais le second (n° 48) bombarde des navires américains. Cueilli par la DCA du *Lakehurst*, il se pose en catastrophe dans un champ. Malheureusement, toutes les bombes n'ont pas été larguées et celles qui restent à bord explosent, pulvérisant avion et équipage (capitaine Goudet, sergent-chef Prévost, sergent Fruchard).

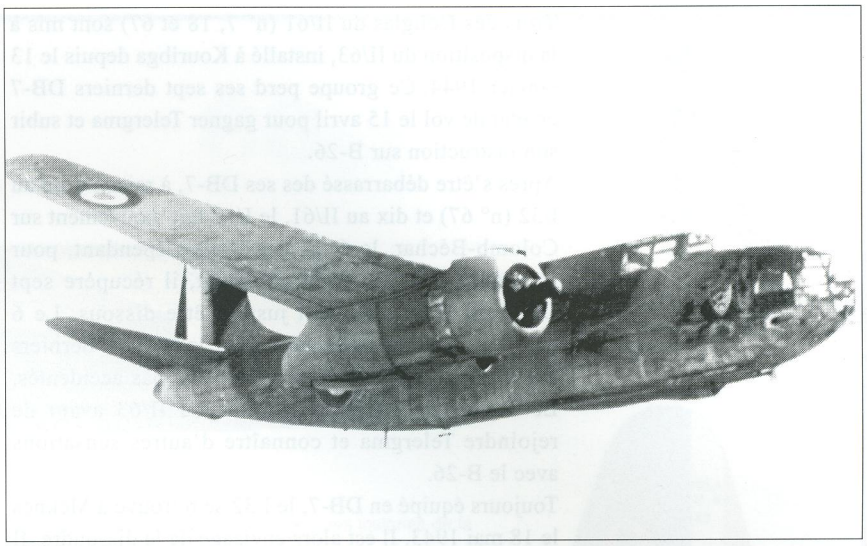
À 7 h30, regroupant ses dernières forces, l'armée de l'Air envoie une expédition de 10 LeO 451 du II/23, 2 Martin 167F de la Flottille 3F de l'aéronautique Navale, 3 DB-7 du I/32 et 15 H-75A du I/5 pour attaquer les plages de débarquement près de Fédala. La formation est interceptée par huit F4F et un violent combat aérien oppose les Wildcat aux Curtiss. Les bombardiers parviennent à se dégager sans mal.

À 13 heures, le terrain de Médiouna est mitraillé par

des Wildcat. Les cinq derniers Douglas du I/32 (n° 11, 51, 65, 68 et 87) s'envolent en fumée. Le groupe est replié, sans avion, sur Khouribga, où il attendra en vain l'arrivée de renforts promis par l'AIA.
Le DB-7 n° 81 est incendié au sol à Marrakech avec (malheureusement pour nous) les archives du GB II/32 à son bord. Deux DB-7, envoyés en renfort au I/32 et détournés sur Marrakech en raison de l'attaque de Médiouna, sont également détruits dans cette attaque.
Le II/32 se retire à Ben Guerir avec 10 appareils disponibles et gagne le lendemain soir (10 novembre) Oued Zem.
Les combats cessent à partir du 11 novembre.

LA TRANSITION

L'arrivée des forces anglo-américaines en Afrique du Nord et la création des Forces aériennes françaises qui fait suite à la fusion entre les Forces aériennes françaises libres et l'aviation de l'armistice entraînement d'importants bouleversements dans la vie des unités. En particulier, un vaste programme de réarmement est mis sur pied. Ainsi, il est prévu de transformer les I/19 et le I/32 sur Martin B-26 Marauder. En revanche, les II/32 et II/61 sont promis à une disparition rapide.
Rentré à Agadir le 11 novembre 1942, le II/32 est dissous le 30 décembre. Ses appareils sont répartis entre le I/19 (n° 16, 52, 74, 84, 123, 124 et 135) et I/32 (n° 24, 71 et 99).
Le II/61 emménage à Affreville le 15 novembre avec seulement deux Douglas. Sa dotation connaît une importante mouvance entre cette date et celle de sa dissolution, le 5 août 1943. Muté à Laghouat, dans le sud de l'Algérie, le 18 janvier 1943, il entretient un détachement de deux ou trois appareils à Biskra pendant un mois à partir de fin février, qui renforcent le GB I/25 engagé dans la campagne de Tunisie avec ses LeO 451. Trois appareils effectuent quelques missions de reconnaissance. Le 5 juin, le II/61 fait mouvement sur Souma, près d'Alger avant d'être dissous deux mois plus tard.
Deux des appareils du II/61 (n° 7 et 67) sont versés au GB II/52. Ce groupe basé à Oran-la-Sénia le 11 novembre 1942, ne dispose plus alors que de trois Bloch 174. Il perçoit sept Douglas au mois de janvier 1943. À la suite de nombreux accidents, il doit être renforcé par le déstockage d'un certain nombre d'appareils. À partir de la fin février 1944, il reverse ses neuf derniers DB-7 et prend son tour à Telergma pour être transformé sur B-26 Marauder.



Le DB-7 n° 7 du commandant Tuffal, « patron » du GB II/52 (on note le double insigne sur le nez), en vol dans la région d'Oran en 1943.
(Archives A-J., D.R.)

Above :
GB II/52's C/O DB-7 n° 7 in 1943.

Below :
One of the last three DB-7s in use, n° 18 («C») of bombing OTU at Toulouse in April 1945.

Ci-dessous : le n° 18, l'un des vétérans de la campagne de France, affecté au CIB de Toulouse, en avril 1945.

Trois des Douglas du II/61 (n° 7, 18 et 67) sont mis à la disposition du II/63, installé à Kouribga depuis le 13 janvier 1944. Ce groupe perd ses sept derniers DB-7 en état de vol le 15 avril pour gagner Telergma et subir son instruction sur B-26.

Après s'être débarrassé des ses DB-7, à raison d'un au I/32 (n° 67) et dix au II/61, le I/19 fait mouvement sur Colomb-Béchar, le 6 janvier 1943. Cependant, pour reprendre les vols d'entraînement, il récupère sept DB-7 du II/32 qui vient juste d'être dissous. Le 6 octobre, il gagne Médiouna avec les quatre derniers DB-7 que les pilotes du groupe n'ont pas accidentés. Le 3 janvier 1944, il les verse au II/63 avant de rejoindre Telergma et connaître d'autres sensations avec le B-26.

Toujours équipé en DB-7, le I/32 se retrouve à Meknès le 18 mai 1943. Il est alors envisagé de le dissoudre. Il reverse donc ses cinq derniers DB-7, lorsque l'état-major change d'avis et lui alloue des Vultee A-35 pour poursuivre son entraînement dans l'attente d'être transformé sur B-26. En mars 1944, il récupère six Douglas du II/52 (n° 13, 25, 40, 44, 94 et 134), puis il en cède quatre au II/63 et finalement en récupère sept du même groupe et deux autres déstockés... Ces onze appareils sont définitivement abandonnés peu avant le déplacement du groupe à Telergma, en juin 1944.

Suite et fin page 62

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Type : triplace de bombardement moyen.

Moteurs : deux Pratt & Whitney R1830-SC3G de 910 ch.

Vitesse : maximale, 447 km/h au niveau de la mer et 494 km/h à 3 550 m; de croisière, 420 km/h à 3 550 m.

Plafond pratique : 9 400 m

Temps de montée : à 4 000 m, 5 mn 50; à 8 000 m, 19 mn 50.

Distance franchissable : normale, 840 km; maximale, 1 400 km.

Poids : à vide, 4 986 kg; en charge normale, 6 780 kg; en charge maximale, 7 450 kg.

Dimensions : envergure, 18,70 m; longueur, 14,30 m; surface alaire, 43,2 m≈.

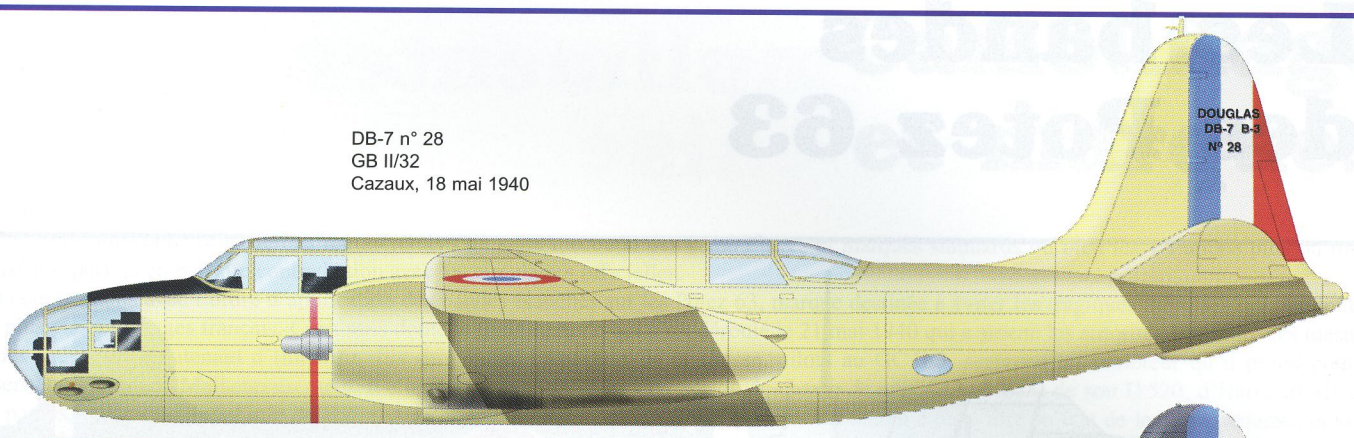
Armement : défensif, 4 Browning avant fixes avec 675 cartouches chacune et 2 MAC avec 5 tambours de 100 cartouches chacune; offensif, 16 bombes de 50 kg, ou 64 bombes de 10 kg, ou 8 bombes de 100 kg ou 4 bombes de 200 kg, plus deux bombes éclairantes.

SORT DES DB-7 (1er mars - 25 juin 1940)

2	II/32 11.06				51	II/61 19.05	
4	EE 20.03	II/19 30.04			52	II/61 20.05	AC 22.05 Médiouna
5	EE 06.03	II/19 30.04		CA 31.05 Artemps	53	II/61 23.05	
6	EE 08.03	I/19 30.04			54	II/61 26.05	
9	EE 13.03	II/19 30.04		AC 25.05 Damville	55	II/61 23.05	
10	I/19 01.05			CA 13.06 Lissay-Lochy	56	II/61 31.05	AC 02.06 Médiouna
11	EE 08.03				57	II/61 26.05	
12	EE 13.03	Gpt 2 31.05			58	II/61 30.05	AC 13.06 Bourges
18	I/19 08.05				60	II/61 30.05	
20	I/19 02.05			Flak 29.05 Damville	61	II/61 27.05	
21	I/19 13.04	EE 03.05	II/32 15.05		62	II/61 31.05	
23	EE 01.04	II/19 13.05		Flak 22.05 St Martin-la-C.	63	II/61 01.06	
26	II/19 02.05			Flak 08.06 Mercin-et-V.	65	Réservé I/32	
28	EE 02.04	I/19 05.04	II/19 14.05		66	I/32 07.06	II/32 11.06
29	II/19 11.04			Flak 22.05 Cambrai	68	II/61 05.06	
30	I/19 03.05				70	Réservé I/32	
31	I/19 13.04			CA 05.06 Rouen	71	I/32 07.06	II/32 11.06
32	I/19 09.04			CA 31.05 Le Quesnel	72	II/32 06.06	
33	I/19 13.04			Flak 07.06 St Mard	74	II/32 07.06	
34	II/19 04.05				75	II/32 09.06	
35	II/19 15.04			CA 13.06 Montmirail	76	II/32 08.06	
36	EE 28.04	I/32 15.05		AC 19.05 Médiouna	77	II/32 11.06	
37	II/19 13.04			End 24.05	78	Réservé I/32	
38	II/19 04.05				79	II/32 10.06	
39	II/19 06.05			CA 24.05 Essars	80	Réservé I/32	
40	II/19 06.05				81	II/32 10.06	
41	I/19 06.05			CA 10.06 Rethel	82	Réservé I/32	
42	I/19 16.05				83	II/32 12.06	
43	I/19 12.05			AC 13.06 Provins	84	II/32 14.06	
44	I/19 15.05				87	Réservé I/32	
45	Réservé I/32				88	Réservé I/32	
46	I/19 16.05			CA 31.05 Bray s/- S.	89	Réservé I/32	
47	II/61 17.05				90	Réservé I/32	
48	II/61 24.05				91	Réservé I/32	
49	Réservé I/32				93	II/32 16.06	
50	II/61 15.05						

Légendes – EE : escadrille d'expérimentation – CA : combat aérien – AC : accidenté – AB : abandonné. Ne sont repris dans ce tableau que les avions montés et affectés en unité avant le 25 juin 1940. Les avions réservés au GB I/32 ne seront effectivement perçus par ce groupe que le 5 juillet 1940.

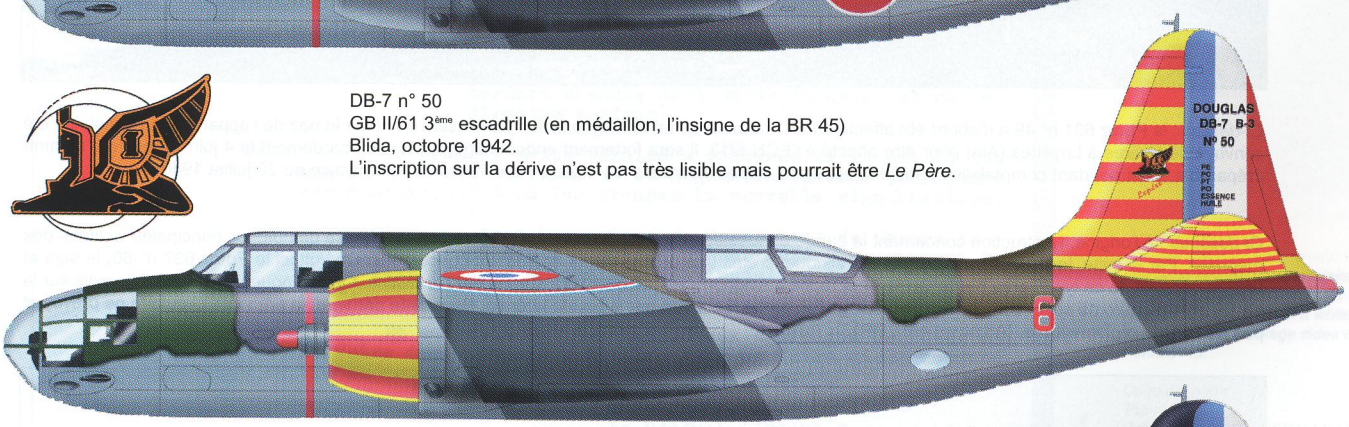
DB-7 n° 28
GB II/32
Cazaux, 18 mai 1940



DB-7 n° 45
Capitaine Chemidlin, commandant le GB I/32 (en médaillon, les insignes de la BR 35 et de la BR 7).
Camp Cazes (Casablanca), automne 1940.

DB-7 n° 79
GB II/32, 3ème escadrille (en médaillon, l'insigne de la V 201)
Agadir, automne 1940.

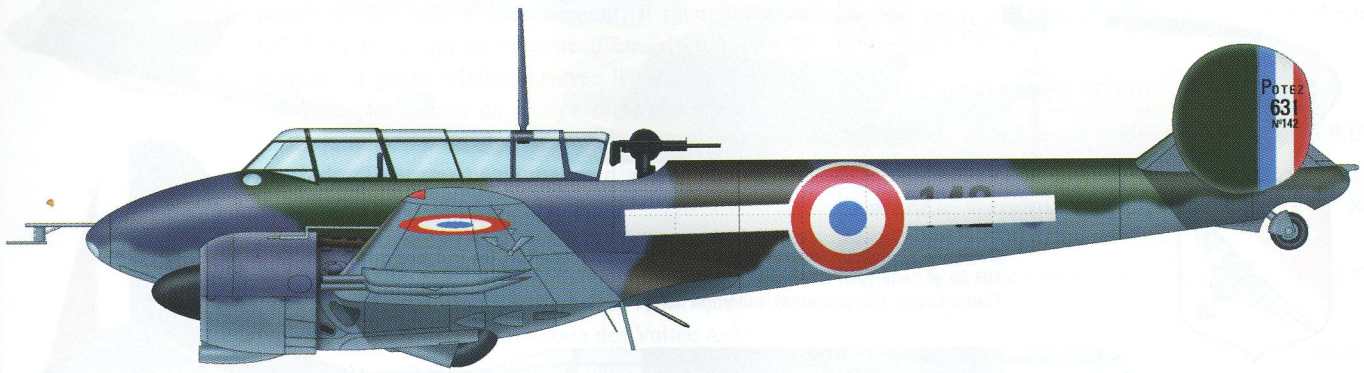
DB-7 n° 50
GB II/61 3ème escadrille (en médaillon, l'insigne de la BR 45)
Blida, octobre 1942.
L'inscription sur la dérive n'est pas très lisible mais pourrait être *Le Père*.



DB-7 n° 129
GB I/31 *Aunis*
Cazaux, avril 1945

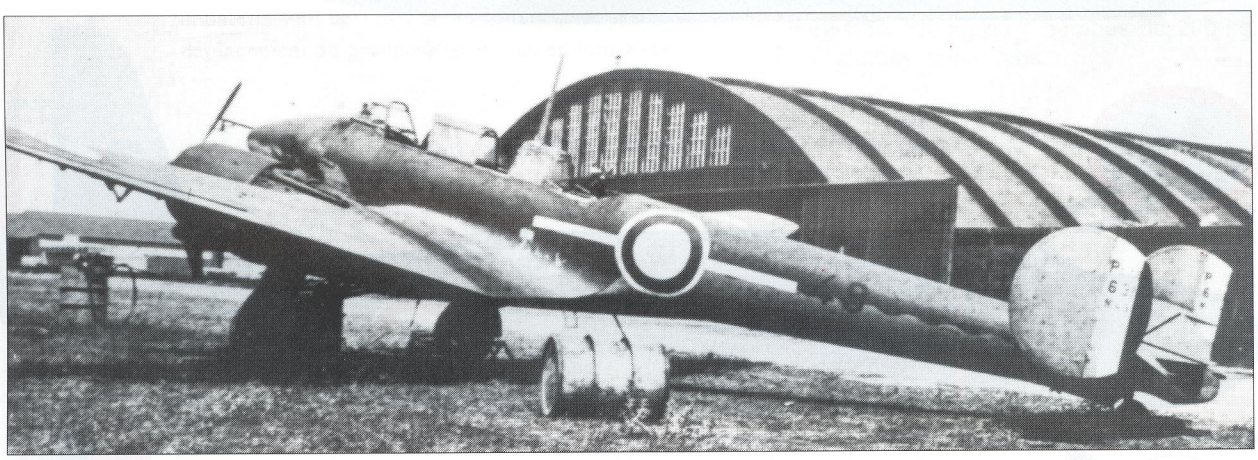
Pierre-André Tilley - © 04.1998

Les bandes des Potez 63



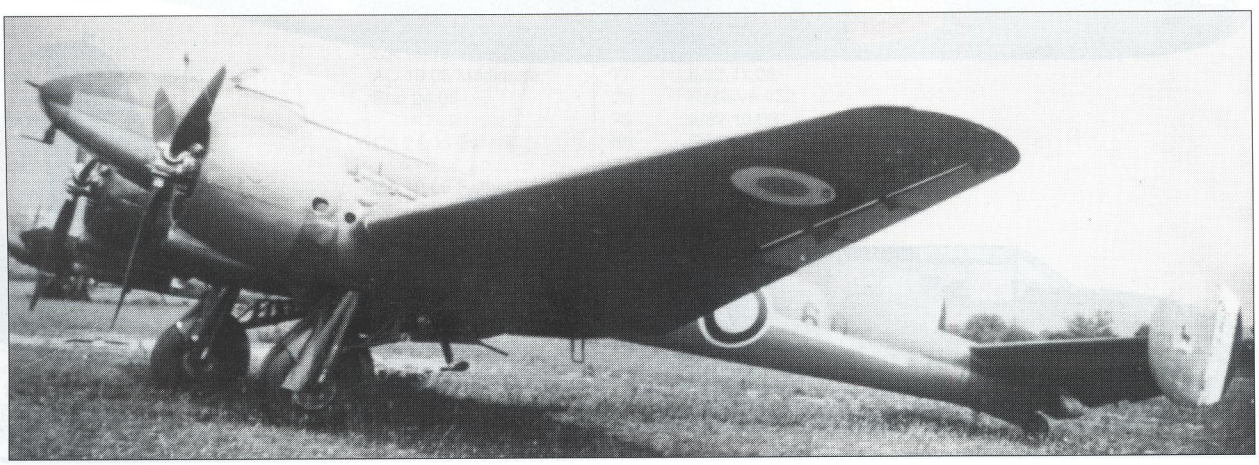
Potez 631 n° 142
Escadrille de Chasse Multiplace de Jour 1/16
Lieutenant Henri Cormouls
Aix - Les Milles (13), 23 juin 1940

Pierre-André Tilley - © 04.1998



Ci-dessus : le Potez 631 n° 49 a d'abord été affecté au GC I/8, ainsi qu'en témoigne le lion bondissant peint sur le nez de l'appareil. Le 26 mai, il a été convoyé de Hyères à Loyettes (Ain) pour être affecté à l'ECN 5/13. Il sera fortement endommagé par un bombardement le 4 juin. Considéré comme irréparable, il est pourtant comptabilisé parmi les appareils disponibles dans les états de la commission d'armistice au 20 juillet 1940 !

Ci-dessous : à l'origine, l'instruction concernant la bande de fuselage ne s'appliquait qu'aux Potez 631 de chasse de nuit, les principales victimes des méprises. Par la suite, les autres versions dont la silhouette était très proche furent également concernées. On voit ici le Potez 637 n° 60, le seul et unique appareil de ce type perçu par le GR II/14 et replié à Avignon - Pujaut où il sera surpris par l'armistice. On distingue l'insigne du chamois sur la dérive et le numéro de série sur l'arrière du fuselage, en partie recouvert par la bande latérale. Pour cette dernière, la première circulaire ne prévoyait pas de largeur réglementaire. (Archives A-J., DR)



Camouflage et marques

Sous ce titre, nous vous proposerons régulièrement un sujet méconnu des camouflages et marques standards ou bien les variations plus ou moins fantaisistes, parfois en parfaite contradiction avec les circulaires officielles.
Nous commençons avec l'ordre d'application des bandes blanches sur les Potez 63, marque destinée à éviter les tragiques méprises qui ont coûté la vie à plusieurs équipages français. C'est sans doute le triste épisode qui s'est déroulé le 21 mai 1940 qui a amené les autorités à prendre ces mesures. Ce jour-là, le sous-lieutenant d'Harcourt, fils du général inspecteur de la chasse, pilote au GC II/3, surprend un bimoteur qu'il prend pour un Messerschmitt Bf 110. Malheureusement, il s'agit d'un Potez 631 de l'escadrille de chasse de nuit 4/13. À bord de son D.520, d'Harcourt effectue deux passes, criblant d'obus l'aile du Potez. À la troisième passe, le mitrailleur arrière, s'estimant à juste titre en état de légitime défense, ouvre le feu et abat le D.520 qui percute le sol près de Senlis. Le pilote n'a pas sauté.
Comme le prouve la circulaire ci-dessous, c'est le 26 mai que les unités sur Potez ont reçu l'ordre de peindre des bandes blanches. Ce marquage ne sera étendu à tous les appareils qu'après l'armistice. Toutefois, l'ECN 1/13 signale que cette signalétique a été adoptée pour ses Potez dès le 24.
Dans le prochain numéro, nous traiterons des marques de l'aviation de l'armistice, entre juillet 1940 et novembre 1942.

ZONE D'OPERATIONS
AERIENNES NORD
-:-:-:-:-
GROUPEMENT 2I
-:-:-:-
ETAT-MAJOR
-:-:-:-
N° 2379 /Gr.2I/E S

P.C. le

NOTE DE SERVICE

-:-:-:-:-:-:-:-

SECRET

I.- En raison de leur ressemblance avec les Messerschmidt 110, les Potez 63 de la Chasse de Nuit qui opèrent en patrouilles sont quotidiennement attaqués par la Chasse amie.

II.- Indépendamment des recommandations de prudence et de pondération que les Commandants de Groupe doivent réitérer à tous leurs pilotes, il est apparu nécessaire de prendre des mesures supplémentaires.

III.- En vue demettre un terme à ces incidents regrettables décision est prise de donner aux Potez 63 du Groupement de Chasse de Nuit la marque distinctive suivante :

I°) Deux bandes blanches (une bande de chaque coté du fuselage);

2°) Les cocardes situées de part et d'autre du fuselage, ont été augmentées et encerclées par une bordure blanche de 5 Cm de largeur (25 cm de diamètre environ).

IV.- Le premier avion terminé a commencé le 24 Mai la tournée de tous les terrains de la Région Parisienne pour faire reconnaitre par tous les groupes la nouvelle signalisation.

Lorsque tous les avions du Groupement de Chasse de Nuit auront reçu cette nouvelle signalisation, un message téléphoné sera adressé à tous les destinataires de la présente note.

En outre, il est recommandé aux équipages de Potez 63 de faire des battements d'ailes pour se faire mieux reconnaitre au moment de l'approche d'avions amis.

Le Général PINSARD, Commandant le Groupement d'Aviation de Chasse N° 21

A. Pinsard

Destinataires :
-M. le Général de C.A. Inspecteur et Cdt Supérieur de l'Aviation de Chasse
-M. le Général de C.A. Cdt la Z.O.A.N. -à titre de C.R.-
-M. le Général Cdt le Groupement 23 -pour information.
-M. le Lt-Colonel Cdt la Chasse de Nuit.
MM. les Commandants
- du G.C. I/I
- du G.C. 2/I
- du G.C. 2/IO
- du G.C. 3/IO

Archives.

Z.O.A.N. ETAT-MAJOR Section courrier Arrivé le 26 MAI 1940 50374 Ic

Z.O.A.N. 3e Bureau Arrivé le 26 MAI 1940 à 11 h. 45 N° 6181 Classement

Following several tragic mistakes, on May 26, 1940 a memo was issued requiring to paint a white band along the fuselage sides of all Potez 631s.

Opposite page
Top :
Potez 631 n° 142 of ECMJ 1/16, late June 1940. This unique squadron was the French answer to the Zerstörergruppen of the Luftwaffe. The Potez 631, however, was not as powerful as the Bf 110, both in performance and fire-power.

Middle :
Potez 631 n° 49 shown here before being handed over to the night-fighter squadron 5/13, on May 26, 1940. It bears the insignia (a springing yellow lion) of GC I/8.

Bottom :
Some other variants, which could also be mistaken for Messerschmitt Bf 110s, received this marking, as exemplified by this Potez 637 n° 60 of GR II/14.

Le Concours de 1911

...voir et complimenter l'armée française

STÉPHANE HOUGRON

LE CONCOURS de Reims en 1911 marque une étape importante vers la constitution d'une aviation militaire en France. Il s'agit de la première tentative d'imposer aux avionneurs un cahier des charges répondant aux besoins réels de l'utilisateur final. Balbutiement inhérent à cette période de pionniers, le concours ne débouche sur rien de bien concret. Les constructeurs déjà fermement établis ne font que renforcer leur position dominante et leurs modèles présentés n'offrent guère d'innovations techniques importantes.

Au premier plan, le Nieuport de Weymann, vainqueur de l'épreuve. Derrière lui figurent deux Deperdussin de type militaire.
Le premier porte, d'ailleurs, le drapeau tricolore sur la dérive.

(Toutes les photos, SHAA)

Les grandes manœuvres de septembre 1910 en Picardie ont établi d'une manière indiscutable la supériorité des avions sur les dirigeables. Dans un terrain difficile, balayé constamment par des vents violents, ces derniers ont été incapables d'accomplir la plupart de leurs missions, à l'inverse des avions, dont le colonel Hirschauer dira d'eux qu'ils « *allèrent au-delà de ce qui leur fut demandé, au-delà des espérances qu'on avait pu concevoir* ».

Le 22 octobre 1910, le général Roques, alors directeur du Génie au ministère de la Guerre, devient le premier inspecteur permanent de l'Aéronautique militaire. C'est le véritable acte de naissance de l'aviation militaire française. Toutefois, à cette époque, le général Roques n'a guère plus d'une cinquantaine d'aéroplanes à inspecter, qui sont en général assez mal adaptés aux tâches qui leur sont dévolues. En effet, jusque là, l'armée n'a acheté que des avions davantage conçus pour battre des records ou amuser la galerie que pour des missions militaires.

En novembre 1910, Roques fait avaliser par son ministre de tutelle le principe d'un concours d'avions militaires, doté de 1 200 000 francs de prix, qui doit débuter en octobre 1911 à Reims. La démarche est originale et intéressante. Pour la première fois au monde, un utilisateur militaire propose aux avionneurs un véritable cahier des charges qui soit à la fois adapté à ses propres besoins et aux possibilités de ses fournisseurs. Mais, il s'agit surtout dans l'esprit de son concepteur de faire sortir l'avion du domaine sportif pour le transformer en une véritable arme de guerre. Il est indéniable que certains pressentent déjà l'évolution de l'aviation militaire, évolution que les Italiens, les premiers, vont précipiter en octobre 1911 en faisant bombarder les troupes turques en Libye par des avions.

Le cahier des charges du concours de 1911 porte sur la présentation d'un triplace (dit « type fort ») destiné à la reconnaissance stratégique, pouvant embarquer une TSF, des « explosifs et des armes ». De ce cahier des charges et du règlement du concours se dégagent deux grandes tendances. Devant satisfaire à des épreuves exigeant des atterrissages sur des terrains non aménagés (c'est le moins que l'on puisse dire) avec une charge utile de 300 kg, l'appareil doit donc présenter une certaine robustesse. La présence de trois membres d'équipage (le troisième membre étant un mécanicien) montre que l'état-major a compris qu'en temps de guerre, il serait nécessaire de spécialiser les rôles en disssociant le rôle du pilote de celui de l'observateur. De la combinaison de ces deux notions, on peut en déduire que l'état-major estime qu'en cas de conflit, le temps des « as du manche » sera révolu et que les nouvelles recrues n'auront ni le talent ni l'expérience des pilotes qui jouent le dimanche aux chasseurs de primes. C'est donc un pas en avant très important dans l'évolution des mentalités et la certitude que l'aviation est désormais intégrée aux réflexions sur les tactiques militaires (on n'en est pas encore à la stratégie, mais cela viendra).

Le vainqueur du concours recevra un prix de 100 000 francs auquel s'ajouteront l'achat de la machine présentée (100 000 F) et de dix exemplaires de série (à 40 000 F pièce) et une prime de 500 F par kilomètre par heure au-dessus de la vitesse de 60 km/h, si les dix

Above : First attempt to obtain true military aeroplanes from manufacturers, the 1911 contest was won by Weymann flying the Nieuport on the foreground. Behind are two Deperdussins.

Opposite page, from top to bottom : Bréguet entered no less than six different models. The one depicted here is a U-2 type with a 120 hp Canton-Unné engine. Its number 13 in the contest did not bring it luck and it was thrown out by the jury.

A monster on wheels : the Astra triplane which did not succeed to take off with the imposed load.

This 80 hp Anzani powered Deperdussin was flown by Jules Védrines, one of the best-known French pilots at this time. It was to be ruled out in the ultimate event.

This Antoinette « cuirassé » was of monobloc construction, with a faired undercarriage and no rigs. Unfortunately, its engine (60 hp) was noticeably underpowered.

appareils fournis réalisent la même moyenne que le prototype (soit environ 300 000 F pour une moyenne de 120 km/h). C'est donc en tout une somme de 900 000 F qu'empochera le vainqueur. Inutile de préciser que cette manne va attirer plus d'un candidat.

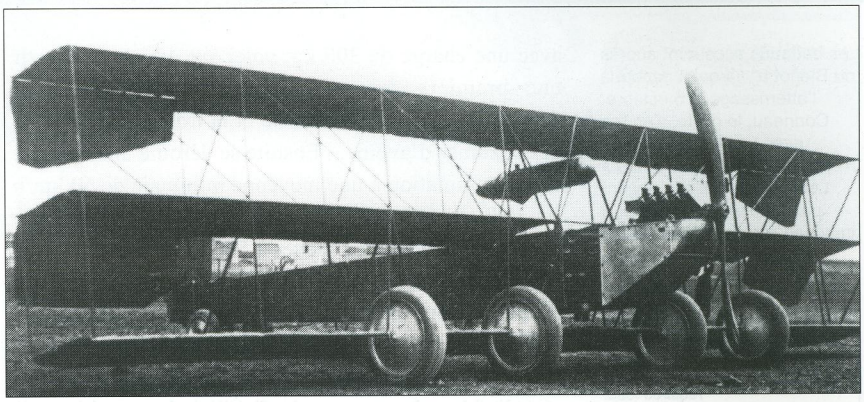
Pas moins de 42 vont s'inscrire, parmi lesquels quelques « touristes » qui n'achèveront pas leur appareil à temps. Ce sont en fait 31 modèles, présentés par seulement 16 avionneurs, qui vont participer aux premières épreuves, sous l'œil attentif d'un jury composé du général Roques, des lieutenants-colonels Bouttieaux et Estienne, de MM. Espitalier, Maurin, Quinton, Renard, Roche, Soreau et du sénateur Reymond.

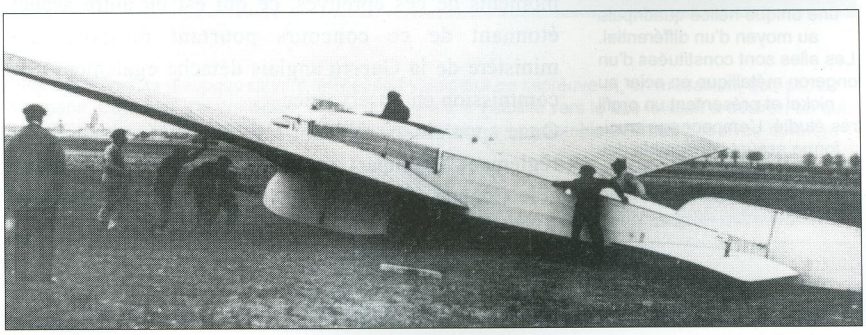
Les grands constructeurs de l'époque sont très fortement représentés : Bréguet a inscrit six appareils, dont la motorisation s'étale entre 80 et 140 ch, les frères Farman cinq à eux deux, Deperdussin trois... Toutefois, ceux-ci se sont en général contentés de légèrement modifier leurs modèles de série pour satisfaire à la rigueur du règlement. Les machines les plus innovantes sont présentées par des avionneurs totalement inconnus, comme le Coanda, un sesquiplan dont les deux moteurs entraînent la même hélice par l'intermédiaire d'un différentiel ou l'Antoinette Monobloc, un monoplan lisse, sans le moindre hauban et au train parfaitement caréné.

Certains constructeurs n'hésitent pas à faire appel aux meilleurs pilotes de l'époque. C'est ainsi que Deperdussin s'attache les services de Védrines, Antoinette ceux de Latham et que Joseph Frantz, qui obtiendra trois ans plus tard la première victoire aérienne du monde, pilote un biplan Savary-Labor de 70 ch.

Le concours s'ouvre le 8 octobre à Reims-Bétheny par la première série d'épreuves qui constitue en quelque sorte les éliminatoires pour la finale qui s'achèvera le 18 novembre. Les concurrents ont tout le mois d'octobre pour se qualifier.

Auparavant, il leur faudra effectuer trois décollages





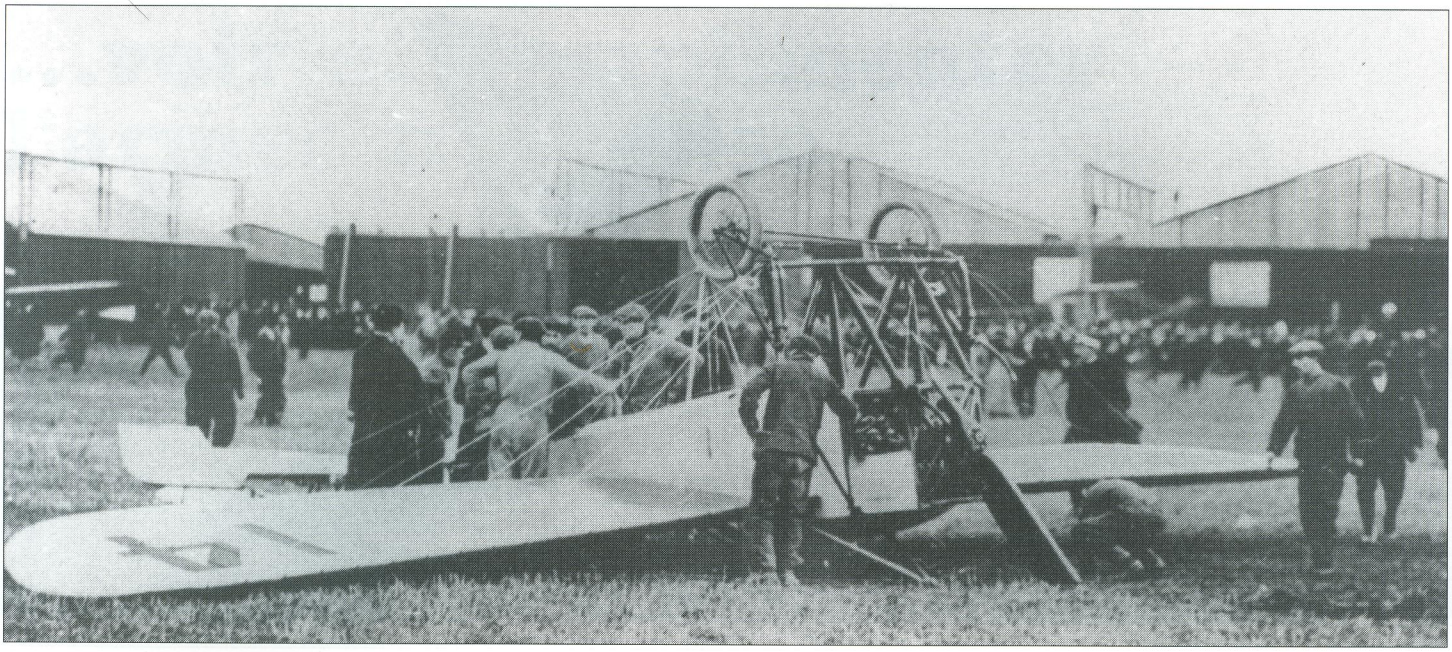
De haut en bas :

Bréguet ne présenta pas moins de six modèles différents. Celui-ci était un type U-2 à moteur Canton-Unné de 120 ch. Portant le n° 13 dans le concours, il joua de malchance et fut rejeté malgré les appréciations flatteuses du jury.

Un monstre à roues : le triplan Astra, qui ne parviendra pas à décoller avec la charge imposée.

Le Deperdussin à moteur Anzani de 80ch est piloté par Jules Védrines, mais est éliminé pour ne pas avoir pu prendre le départ de la dernière épreuve dans les temps.

L'Antoinette, dit « cuirassé », était un appareil de construction monobloc, très (trop) en avance sur son temps. L'avionneur avait mis l'accent sur l'aérodynamisme en carénant le train et en supprimant tous les haubans. Son manque de puissance (60 ch) sera un handicap insurmontable.



Les badauds accourent auprès du Blériot n° 14 qui a capoté à l'atterrissage le 6 octobre. Conneau, le pilote, s'en tire avec une jambe cassée. Réparé, l'appareil est confié à Leblanc, mais il ne parvient pas à voler avec la charge imposée et doit déclarer forfait pour la suite du concours.

Above : The Blériot n° 14 overturned on landing. Repaired, the plane will resume the events, but will not succeed to take off with the required load.

Below : The Coanda was the most innovative plane of the contest, with two engines driving a single propeller through a gear. Nevertheless, it will fail to take to the air.

Le Coanda est sans nul doute l'un des appareils les plus innovants du concours. Bien qu'engagé comme monomoteur, il est en fait équipé de deux moteurs de 70 ch entraînant une unique hélice quadripale au moyen d'un différentiel. Les ailes sont constituées d'un longeron métallique en acier au nickel et présentent un profil très étudié. L'empennage cruciforme assure l'ensemble des manœuvres. L'appareil ne réussira pas à décoller.

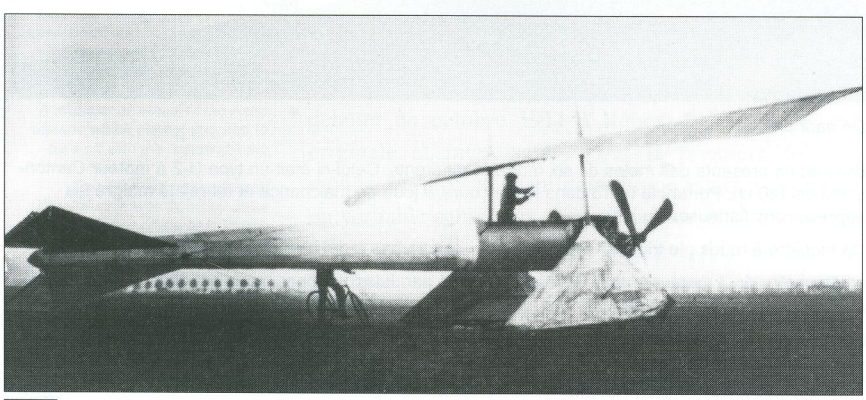
avec une charge de 300 kg, voler sur 45 km et atterrir une première fois dans un champ labouré, une deuxième fois dans la luzerne et la troisième fois dans des chaumes d'avoine... Ensuite se déroule une épreuve de consommation à une moyenne minimale de 60 km/h sur 30 km et une épreuve d'altitude au cours de laquelle les appareils doivent s'élever à 500 mètres en moins de 15 minutes. Ceux qui auront franchi cette série avec succès seront départagés au terme d'une course individuelle de 300 km avec charge complète.

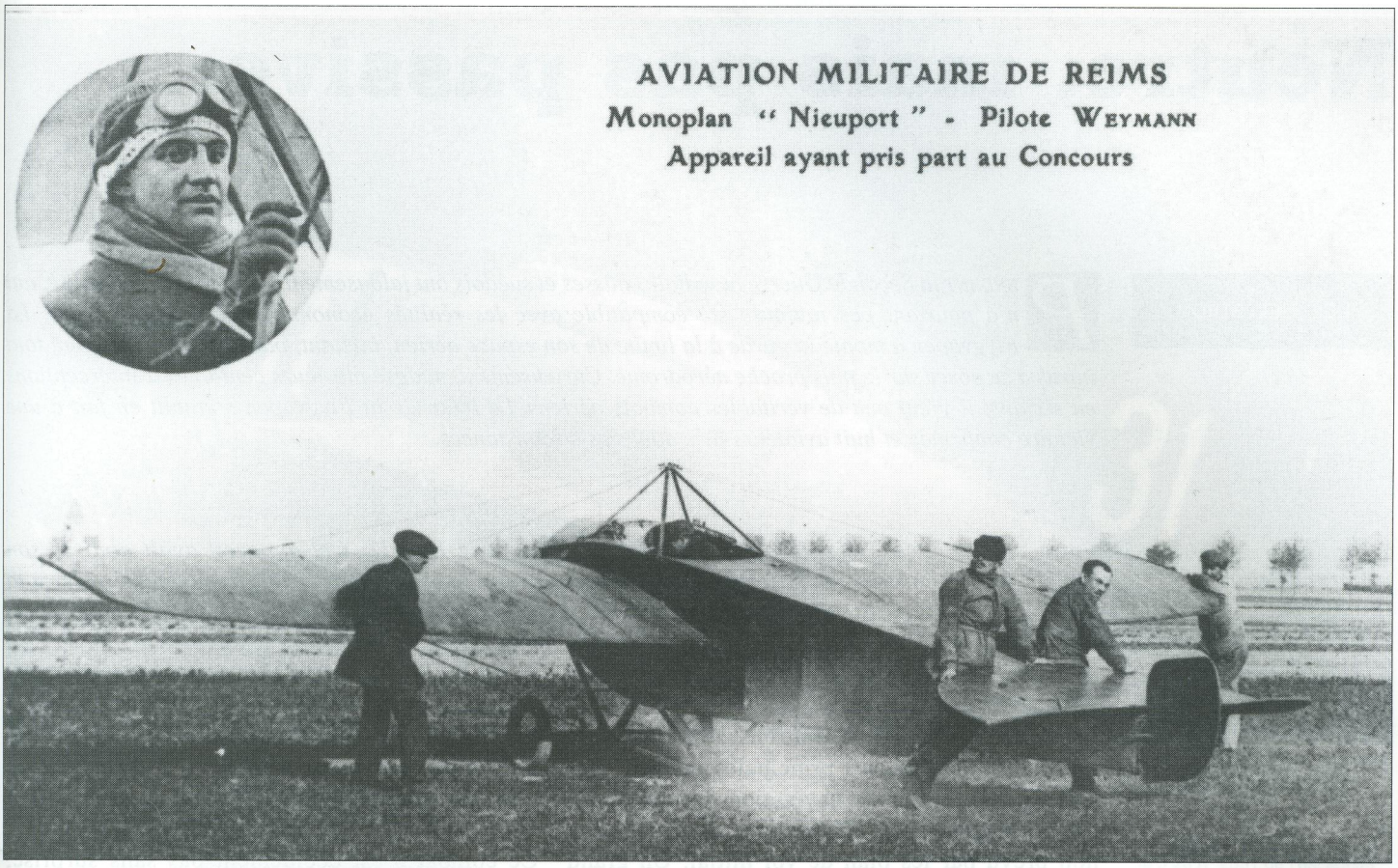
Alors que les épreuves de qualification veulent mettre en relief la robustesse et la fiabilité des machines, il paraît pour le moins surprenant que le critère du choix final soit basé sur la vitesse puisque l'armée recherche avant tout un avion de renseignement. Sans doute les esprits de l'époque, même chez les militaires, sont-ils encore trop sensibles aux exploits sportifs des grands héros de l'aviation qui s'étalent dans les manchettes des quotidiens. Les journaux et les gazettes vont d'ailleurs suivre de près pour leurs lecteurs les grands moments de ces épreuves, ce qui est un autre aspect étonnant de ce concours pourtant militaire. Le ministère de la Guerre anglais détache également une commission en observatrice.

Onze appareils ne peuvent satisfaire aux exigences du règlement, la plupart avant même la première épreuve – le Coanda ne réussissant même pas à décoller – et deux abandonnent. Trois accidents, malheureusement, endeuillent l'épreuve. Le 8 octobre, un Deperdussin piloté par Prévost arrache un lourd piquet de fer qui est projeté sur un groupe de soldats dont est un mortellement blessé. Le 11 octobre, un mécanicien a la cuisse broyée en mettant en marche l'hélice d'un autre Deperdussin et décède le lendemain. Le lendemain, la tragédie frappe le terrain de Reims, ainsi que le rapporte avec force détails *La Revue Aérienne* du 17 octobre :

« *Le 12 octobre, l'aviateur Level, chef pilote de l'école Savary à Chartres, a été victime à son tour d'un accident effroyable. Après avoir volé au-dessus de l'aérodrome de la Champagne, à 300 mètres de hauteur, il descendit en vol plané pour regagner le camp d'aviation militaire en volant à faible hauteur. Tout à coup, au moment où il se trouvait au-dessus de la voie ferrée, à environ 1 km. 500 de la gare de Reims et à une centaine de mètres du passage en dessous qui conduit à l'aérodrome de Courcy, le biplan inclina à droite. Level, s'apercevant du danger qu'il courait, remit son moteur en mouvement et essaya de remonter, mais ce fut en vain. L'appareil vint donner contre un poteau de fils télégraphiques et téléphoniques de la ligne de Reims à Laon. À la suite du choc, les fils télégraphiques furent arrachés sur une longueur de 300 mètres, le biplan capota et tomba dans un champ situé à gauche et en contrebas de la voie ferrée. Level resta enseveli sous les débris de son biplan. C'est dans cette position que le trouvèrent quelques ouvriers qui travaillaient dans les champs situés à proximité. Le 13 octobre, l'infortuné pilote qui s'était brisé la colonne vertébrale dans sa chute, expirait malgré les soins empressés dont il fut entouré. Cet accident a profondément attristé les concurrents du concours militaires qui appréciaient vivement en Level l'adroit pilote et le bon camarade* ».

Sur les 18 appareils retant en lice, neuf sont ensuite éliminés pendant ou au terme des « qualifications ». Il reste maintenant aux survivants à se livrer à l'ultime





épreuve qui les départagera. En fait, seuls huit seront classés car, le 13 novembre, Védrines ne parvient pas à faire décoller son Deperdussin à moteur Anzani de 70 ch; il part néanmoins le 26, mais doit abandonner après une heure de vol.

Le 28 novembre, le jury rend son verdict. Il est évidemment sans surprise, puisqu'est déclaré vainqueur l'aéroplane qui a obtenu la meilleure moyenne sur les 300 km du parcours entre Reims et Amiens. À ce petit jeu, c'est Weymann sur son Nieuport monoplan qui s'est révélé le plus « vite », comme on disait à cette époque. Les appareils classés sont tous des modèles aux caractéristiques physiques et techniques typiques de leur constructeur. Malgré ses trois places, le Nieuport semble mieux taillé pour la compétition que pour le réglage d'artillerie. Les machines présentées par Bréguet, Deperdussin ou les frères Farman n'ont rien de bien original par rapport aux modèles qu'ils commercialisent déjà pour l'armée. Sur cet aspect, le concours se révèle un échec.

Le plus curieux de l'affaire est que le Nieuport, qui bénéficiera d'une commande de l'état, n'entrera jamais en service, ce qui ne sera pas le cas des autres. Par la suite, Nieuport centrera ses activités sur les avions de chasse. Les frères Farman peuvent être considérés comme les grands bénéficiaires du concours, puisque leurs appareils dérivés de ceux présentés en 1911 se trouveront en première ligne en août 1914. Deperdussin recevra également une commande, mais ses avions disparaîtront rapidement de l'inventaire de l'Aéronautique militaire dès les premiers mois de guerre. De leur côté, ni Bréguet ni Voisin n'ont attendu ces épreuves pour laisser libre cours à leur génie inventif et le concours n'aura aucune influence majeure sur le développement de leurs aéroplanes militaires.

Quels qu'en furent les résultats à long terme, la tentative du général Roques était à la fois méritoire et intéressante. Elle eut au moins l'avantage de montrer aux constructeurs que l'armée avait des idées bien précises sur la manière dont elle considérait le rôle de l'aviation militaire et que, désormais, elle ne se contenterait plus de subir leur influence mais leur imposerait ses vues. ■

En haut :
Cette carte postale d'époque montre le Nieuport vainqueur de l'épreuve et, en médaillon, son pilote, Weymann. L'appareil s'avéra rapide et maniable, mais la visibilité vers le bas laissait à désirer, ce qui, pour un avion d'observation, constitue un vice rédhibitoire qui ne semble pourtant pas avoir dérangé outre mesure le jury.

Ci-dessus :
Le concurrent n° 26, un Blériot à moteur Gnome de 140 ch, dérivé du célèbre modèle qui traversa la Manche deux ans plus tôt.

Top :
The winner, Weymann with his Nieuport. Though fast and maneuvrable, the plane suffered from a poor downward visibility, which is quite a drawback for an observation plane.
Above :
A 140 hp Gnome powered Blériot, almost identical to the model that flew across the Channel two years earlier.

L'AVIATION SUÈDOISE EN GUERRE

Neutre, mais pas passive

LEIF HELLSTRÖM

PENDANT la Seconde Guerre mondiale, suisses et suédois ont jalousement protégé une neutralité, qui n'a pourtant pas toujours été compatible avec les réalités économiques et diplomatiques. La Flygvapen a monté la garde à la limite de son espace aérien, invitant, par la force au besoin, tout intrus à se poser sur le plus proche aérodrome. Curieusement, malgré plusieurs centaines d'interceptions en six ans, il y eut peu de véritables combats aériens. Le bilan de la Flygvapen s'établit en fait à une victoire confirmée et huit aviateurs tués dans ces circonstances.

Entre 1940 et 1945, l'espace aérien suèdois a été violé à 4 667 reprises. Par 610 fois, l'aviation et l'artillerie antiaérienne ont été contraintes d'ouvrir le feu. Cependant, seulement 20 avions étrangers ont été abattus, dont la moitié au cours de la seule année 1940.

Les raisons de ces violations répétées sont multiples. Trois causes principales peuvent être isolées. Une erreur de navigation ou une panne est à l'origine d'un changement de destination non prévu par les plan de vol initial. Un grand nombre de bombardiers américains et anglais, endommagés pendant des raids aériens ou à court de carburant, ont choisi de se poser en Suède dans la mesure où le pilote savait qu'il avait peu de chances de regagner sa base de départ. Toutefois, la baisse de moral intervenue dans les rangs de la 8th *Air Force* semble être la seule explication convaincante au nombre élevé de B-17 et de B-24 qui se sont posés intacts en 1944. La Suède a également accueilli un certain nombre de déserteurs allemands, et pas uniquement dans les dernières semaines de la guerre.

UN He 111 POUR... DIX BALLES !

Le plus curieux de l'affaire reste que l'aviation suèdoise n'a remporté qu'une seule et unique victoire et que celle-ci est à porter au crédit... d'un hydravion de reconnaissance !

Le 21 avril 1940, un Heinkel He 111P de la 5./KG 54 (Wk.Nr. 2515, code B3+FN) franchit la côte sud près de Marstrand.

Il est aussitôt repéré par le lieutenant de réserve Curt Andersson de l'escadrille F2, qui pilote un hydravion S 5A. Le pilote a narré la suite des événements dans un compte rendu au style très militaire :

« *Je soumets ci-joint très respectueusement mon rapport sur la destruction d'un avion allemand, le 21 avril 1940, au-dessus de Kovikshamm. J'ai aperçu ledit appareil à une distance de 150 mètres sur le côté gauche de mon avion, à 19h56, et j'ai identifié un bombardier allemand de type He 111. Cet appareil avait abaissé son train, je présume pour lui permettre de voler à la même vitesse que mon avion de type S 5A, immatriculé 2-71. J'ai ouvert le feu avec ma mitrailleuse fixe pendant environ 3 secondes, soit environ 10 balles, après quoi l'appareil a viré sur la gauche et a atterri dans une prairie où il a percuté un tas de pierres et a pris feu. Je n'ai pu observer si l'équipage avait réussi à l'évacuer* ».

Ce combat n'est décidément pas sans surprise, puisque le S 5A est la dénomination de l'hydravion allemand Heinkel He 5, construit sous licence en Suède dans les années trente (le n° 471 que pilotait ce jour-là Andersson avait été fabriqué en 1931). Un Heinkel a donc abattu un autre Heinkel dans le ciel de la Suède neutre.

ABATTU PAR UN Do 24

Pendant le conflit mondial, la Flygvapen a perdu quatre appareils, tous abattus par des avions allemands, dont trois en mai 1944 :

– S 16A n° 3335 (code 11-14)
– S 16A n° 3304 (code 11-8)
– S 16A n° 3319 (code 11-61).

Un membre d'équipage a été tué à bord du n° 3335 et tout l'équipage à bord des deux autres appareils. Le S 16A est la dénomination attribuée au Caproni Ca 313, dont 84 exemplaires ont été livrés par l'Italie en 1940. Cette version triplace était spécialisée dans la reconnaissance maritime.

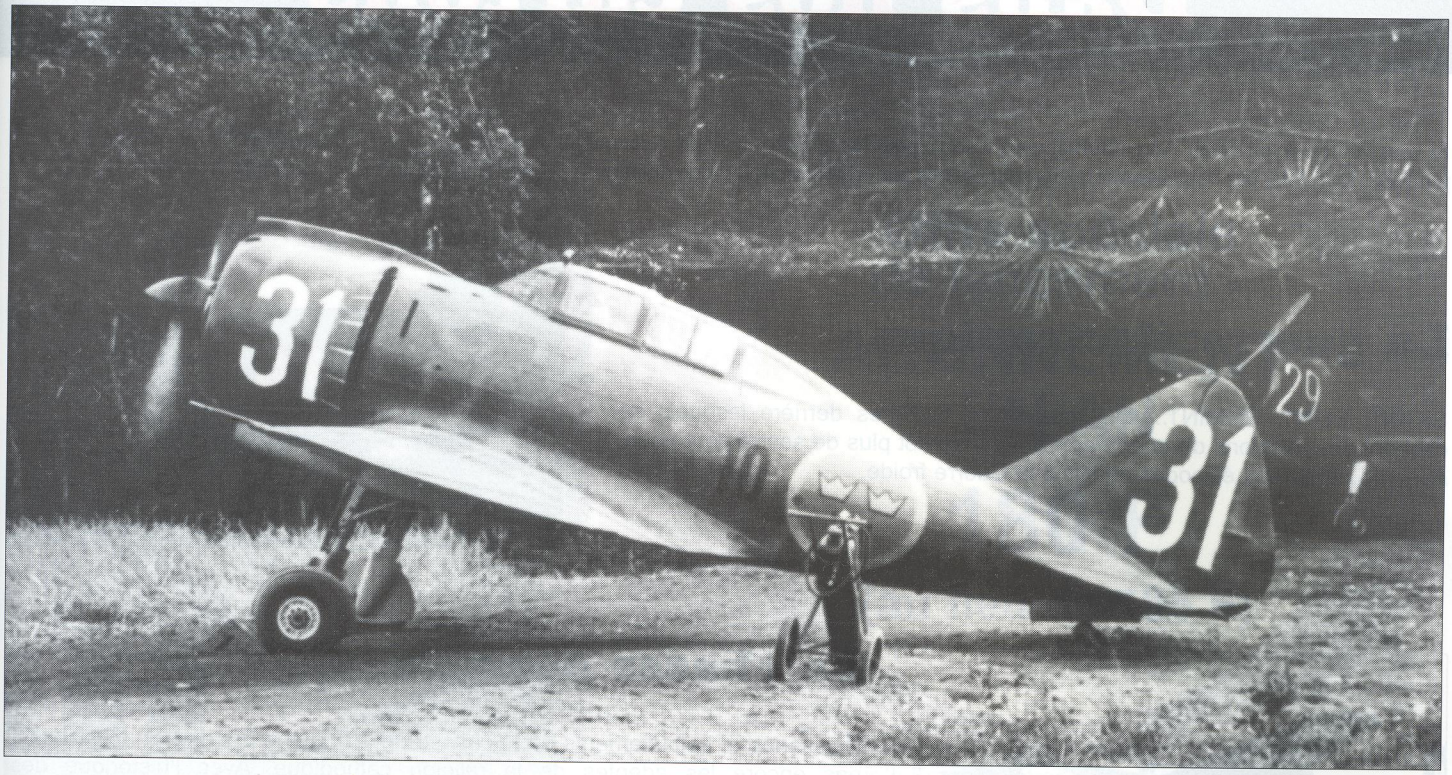
Le quatrième appareil perdu en combat est un chasseur J 20 (Reggiane Re 2000) de l'escadrille F10, descendu par le mitrailleur arrière d'un Dornier Do 24, le 3 avril 1945. Le pilote, le caporal-chef Eric H. Nordlund, trouva la mort.

Des rumeurs persistantes ont couru après la guerre selon lesquelles, pour venger leur camarade, deux pilotes de l'escadrille F10 auraient abattu un Do 24 au-dessus des eaux internationales quelques jours plus tard. Toutefois, aucun document ne permet de confirmer cette information. ■

Opposite page, from top to bottom : The J 20 n° 2331 of squadron F10, in which Corporal Etich H. Nordlund was shot down and killed by a Do 24 rear gunner on April 3, 1945.

The wreck of the Heinkel He 111 shot down on April 21, 1940 by the S 5A n° 471 flown by Lieutenant Curt Andersson of squadron F2.

The S 5A n° 471 (in fact a Heinkel He 5 built in Sweden under licence) shown here in 1942 after having been converted into a sanitary floatplane.

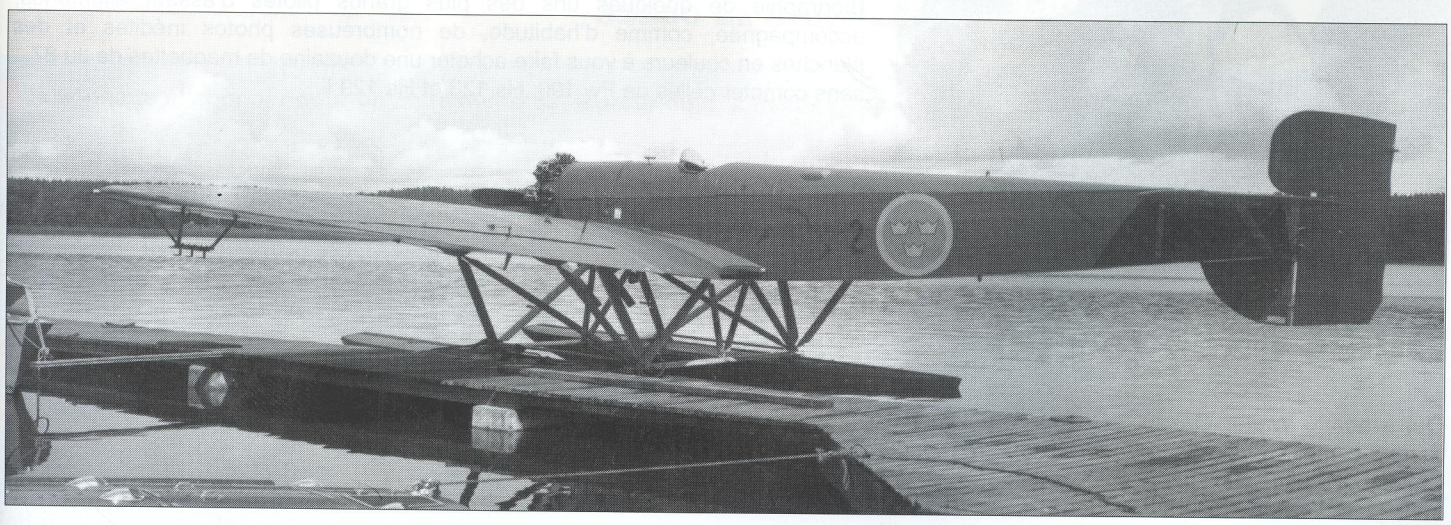


Ci-dessus :
le J 20 n° 2331 de l'escadrille F10 à bord duquel le caporal-chef Nordlund trouvera la mort le 3 avril 1945. À cette époque, les marques suèdoises avaient changé et le « 31 » avait été remplacé par un « E » jaune.

Ci-contre :
les restes du He 111 abattu le 21 avril 1940. L'appareil a pris feu, mais l'équipage a eu le temps d'évacuer l'épave.

Ci-dessous :
le S 5A n° 471, vainqueur d'un Heinkel He 111, photographié en 1942, alors qu'il avait été transformé en appareil d'évacuation sanitaire.

(Collection de l'auteur)

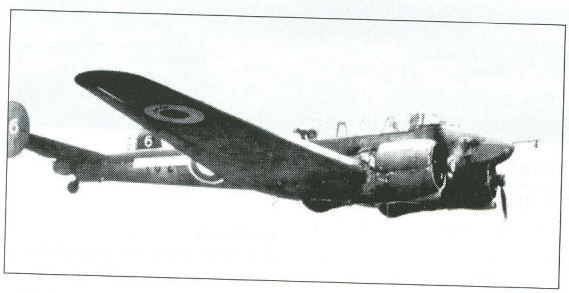


Dans nos cartons

Si vous voulez savoir ce qu'Aéro-Journal vous réserve pour les numéros à venir, voici quelques uns des projets sur lesquels nous travaillons. Nous ne pouvons, toutefois, pas vous assurer qu'ils sont classés par ordre chronologique de parution. Alors... restez branchés sur notre fréquence !

La guerre électronique

SIGINT, ELINT, COMINT... tous ces sigles barbares derrière lesquels se cachent des missions de *guerrelec* n'auront bientôt plus de secret pour vous. Avec de nombreux épisodes relatifs à la Guerre froide.

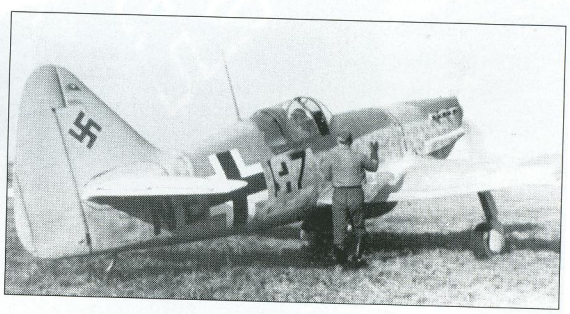


La chasse obscure

Naissance et balbutiements de la chasse de nuit à une époque où n'existaient pas encore les adeptes de la religion cathodique. Avec l'historique des escadrilles de chasse de nuit françaises entre 1939 et 1942 et l'histoire de la *Caccia Notturna* italienne de 1939 à 1943.
Et si on parlait un peu des radars français de 1940 ?

Dewoitine exotiques

Qu'ils soient au goût bulgare, frappés des insignes FFI, engagés en Calabre ou *crashés* par des *Oberfeldwebel* à Toulouse, tous ces D.520 ont un point commun : ils sont hors du commun ! Avec l'historique du Groupe Doret.



Les as des *Stuka*

Biographie de quelques uns des plus grands pilotes d'assaut allemands, accompagnée, comme d'habitude, de nombreuses photos inédites et des planches en couleurs à vous faire acheter une douzaine de maquettes de Ju 87... sans compter celles de Fw 190, Hs 123 et Hs 129 !

Duels dans le ciel

Qui a abattu Walter Oesau ? Comment est mort Richthofen ? Et aussi, le dernier combat aérien de la Seconde Guerre mondiale et bien d'autres récits. Enfin, tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur les combats tournoyants sans jamais avoir osé le demander.

Below :
N°89 («B») of GB I/34 Béarn at Bordeaux-Mérignac during the operations against the German-held Atlantic pockets.

Bottom :
N°129 («A») was taken over by GB I/31 Aunis late January 1945.

Ci-dessous : le « B » (n° 89) du GB I/34 *Béarn*, à Mérignac, au cours des opérations contre les poches de l'Atlantique. (Archives A-J, DR)

En bas : le « A » (n° 129) sera récupéré par le GB I/31 *Aunis* fin janvier 1945. (ECPA)

Suite de la page 46

On rappelera pour mémoire, puisqu'elle n'est pas une unité combattante, que l'EAPN (école d'application du personnel navigant) de Marrakech a récupéré 15 DB-7, dont 10 en provenance du I/32. À l'automne 1945, il lui en reste six qui seront réformés pour cause de vétusté.

RETOUR EN FRANCE

L'EAPN de Marrakech fournit le noyau d'une nouvelle formation combattante, mise sur pied en juillet 1944, le Groupement *Patrie*. Cette unité, commandée par le lieutenant-colonel Morlaix, est constituée de deux groupes : l'un, dit Groupe léger (futur I/18 *Vendée)*, équipé de Douglas A-24 , sous les ordres du commandant Lapios; l'autre, dit Groupe moyen porteur (futur GT I/34 *Béarn)*, de sept Martin 167F et six DB-7 (n° 18, 45, 63, 69, 89 et 129), sous les ordres du capitaine Bataille.

Le 11 août, ce dernier est officiellement créé à Mouzaïaville, avant de faire mouvement sur Toulouse le 28 du mois. Après avoir perdu le DB-7 n° 69 à la suite d'un accident, le groupe s'installe à Bourges le 9 septembre pour effectuer des missions de reconnaissance au-dessus des poches tenues par les Allemands dans la région de Royan.

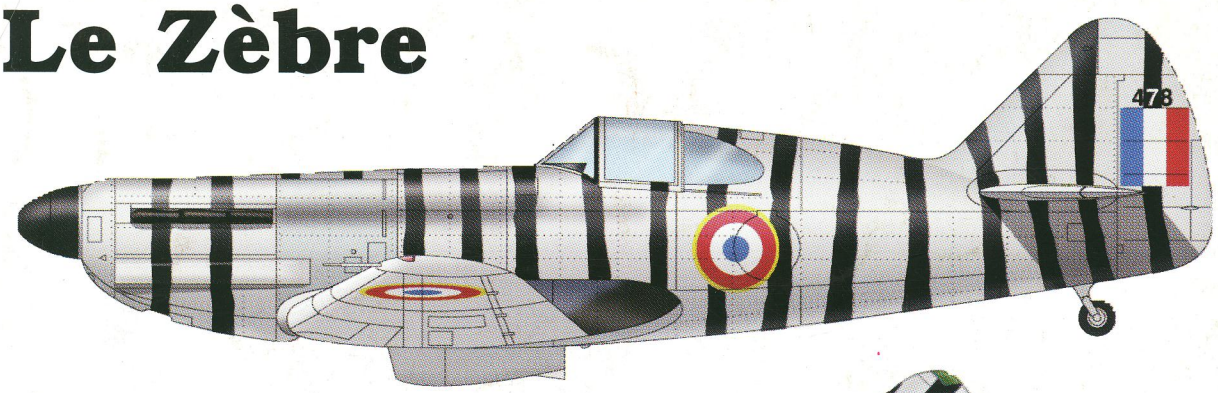
Le 28 octobre, trois DB-7 effectuent la première mission offensive en bombardant en dépôt de munitions près de Royan. Le 10 novembre, le I/34 se retrouve à Bordeaux-Mérignac, mais utilise fréquemment Cognac comme terrain de travail avancé. Le 30 janvier 1945, le I/34 cède trois DB-7 au GB I/31 *Aunis* avant d'être retiré du front pour être transformé sur B-26 en Algérie.

Opérant avec un mélange de Junkers Ju 88A, de Martin 167F et de cinq DB-7, le I/31 se distingue par une intense activité au-dessus de la pointe de Grave. Entre le 2 mars et le 14 avril, les DB-7 effectuent 80 sorties, la plupart depuis le terrain de Cazaux.

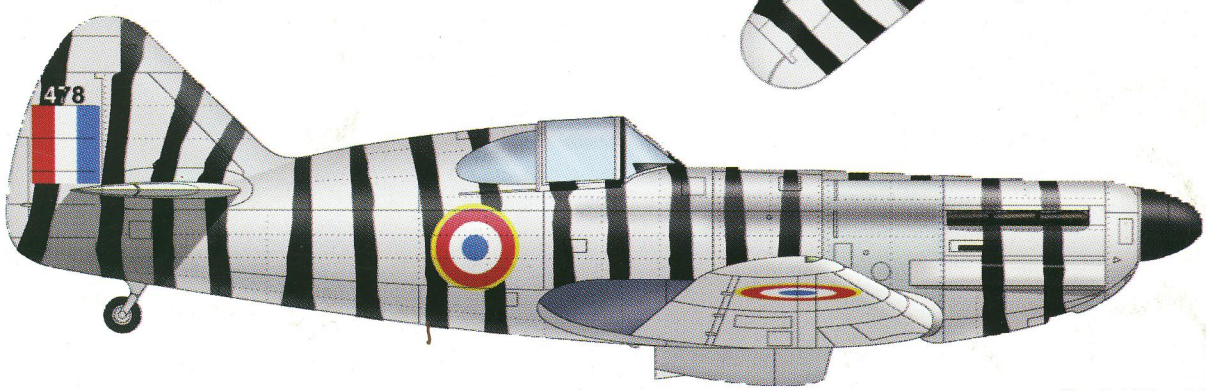
La dernière mission de guerre du Douglas DB-7 se situe le 17 avril 1945. Les deux derniers appareils encore en état (n° 18 et 129) sont affectés au CIB (centre d'instruction au bombardement) de Toulouse-Francazal.

Le dernier survivant effectuera son ultime vol en 1947 et disparaîtra comme il a vécu : dans la discrétion.

Le Zèbre



Dewoitine D.520 n° 478
Colonel Yves Ezanno
Commandant la base de Meknès, 1947.
On notera le travail particulièrement « soigné » de l'artiste peintre...



Pierre-André Tilley - © 04.1998